Aprile 1943 - XXI

LE VIE D'ITALIA

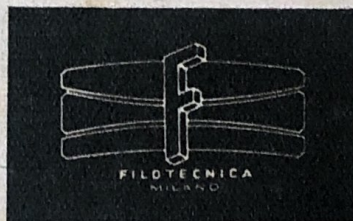
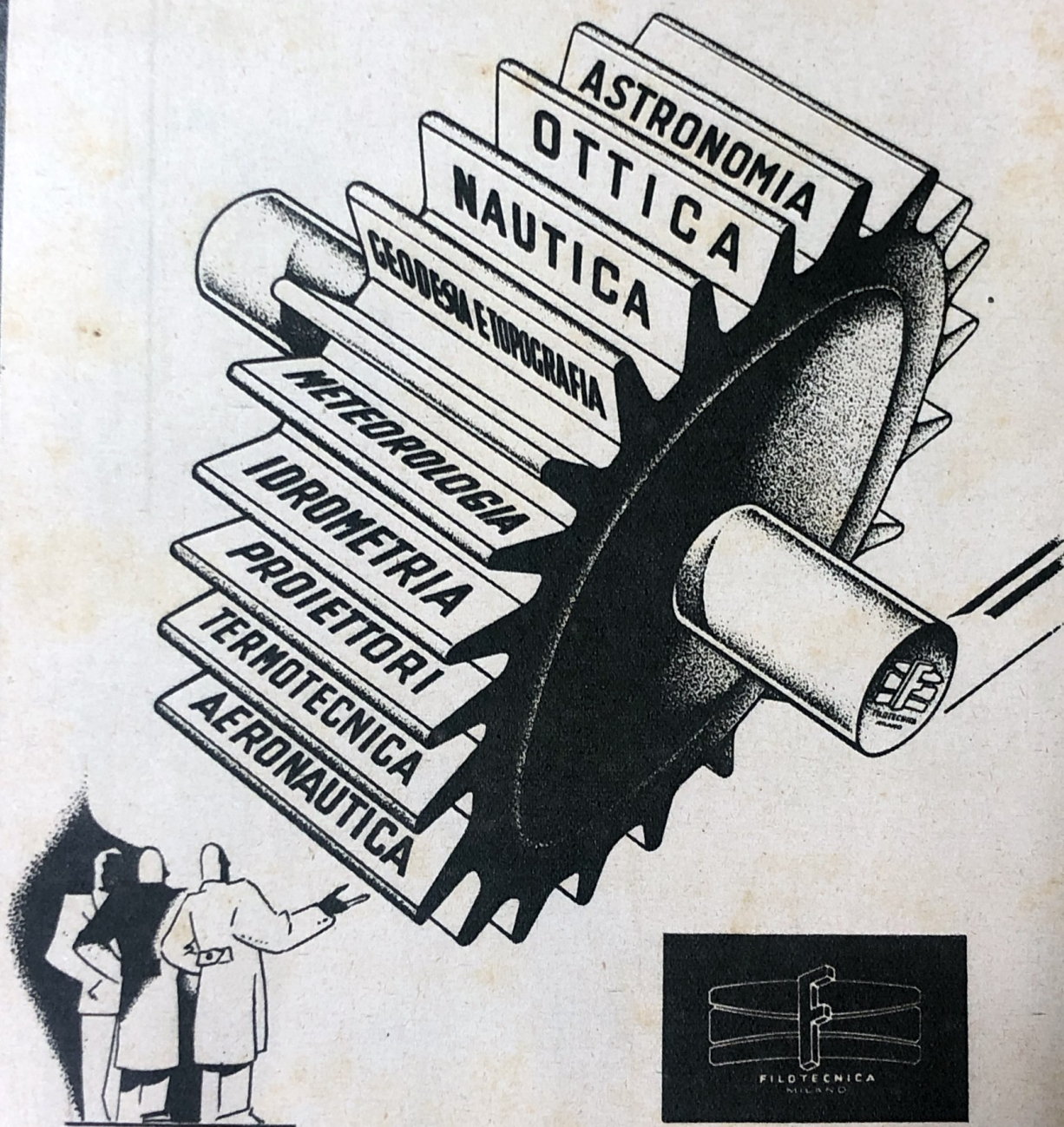
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIX - NUMERO 4

APRILE 1943 - XXI

M. DUSE
Trionfo di candore
in bocca odolizzata
ODOL
ODOL
ODOL

FILOTECNICA

OTTICA E MECCANICA DI PRECISIONE

PRODUZIONE GENERALE DELLA

FILOTECNICA
SALMOIRAGHI
MILANO

SNIA VISCOSA

RAION
FIOCCO

I NUOVI TESSILI

DELLA MODA ITALIANA

SNIA VISCOSA - VIA CERNAIA, 8 - MILANO

ANNO XLIX
1943 - XXI

LE VIE D'ITALIA

Numero 4
APRILE

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

GRATUITAMENTE

e senza impegno Vi diamo in esame a casa Vostra un corso di lingua straniera del

METODO PARLATO

LINGUAFÒNO

(32 lingue diverse - 94 corsi diversi)

TEDESCO, SPAGNOLO, RUSSO ecc.

Per informazioni spedite il sottostante tagliando (o ricopiatelo testualmente) alla

S. A. LA FAVELLA - Milano - Via C. Cantù, 2

Spett. S. A. "LA FAVELLA"

Vogliate spedirmi, gratuitamente e senza impegno da parte mia, informazioni sul metodo "Linguafòno". TC 443.

Cognome .... *Nome* ....

Professione .... *Lingua che interessa* ....

Indirizzo ....

BANCO DI NAPOLI

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO
FONDATO NEL 1539
CAPITALE E RISERVE L. 1.607.000.000

•

SEDI E SUCCURSALI NELLE PRINCIPALI CITTÀ DEL REGNO

PARTICOLARE ORGANIZZAZIONE IN TUTTI I CENTRI DELL'ITALIA MERIDIONALE

•

FILIALI IN:

DALMAZIA: Zara - Spalato - Cattaro
MONTENEGRO: Cettigne - Antivari - Podgorica
ALBANIA: Tirana - Argirocastro - Berat - Borgo Ciano - Corcia - Delvino - Dibra - Durazzo Elbasan - Fieri - Porto Edda - Peja - Prishtina Prizren - Pogradec - Scutari - Struga - Valona
ISOLE IONIE: Corfù

Ufficio di Rappresentanza per la Germania a Berlino

TUTTE LE OPERAZIONI ED I SERVIZI DI BANCA ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CTI

L'ALBO DELLA GLORIA

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nella presente guerra, compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate il 10 febbraio 1943-XXI. Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

R. ESERCITO:

Abate Alfredo, Capitano.
Agostini Lelio, Maggiore.
Beata Domenico, S. Tenente.
Bergonzi Giovanni Maria, Maggiore
Bianchi Alessandro, S. Tenente.
Bonanome Virgilio, S. Tenente.
Bonomi Dr. Gianfilippo (Console C.T.I.), S. Tenente Medico.
Buttini Dr. Paolo, Capitano d'Artiglieria.
Cameroni Giuseppe, S. Tenente di Fanteria.
Cranchi Anselmo, S. Tenente.
Cuzzoni Dr. Ernesto, S. Tenente Carrista.
Dallolio Bruno, Capitano.
De Nakic Antonio, Maggiore.
D'Urso Avv. Enrico, Tenente.
Ferrari Cesare (Console C.T.I.), Capitano.
Ferrero Dott. Francesco.
Galeati Massh Antonio, Tenente.
Gargano Rag. Erberto, Capitano.
Gilodi Geom. Egidio, Tenente Colonnello.
Graffeo Riccardo, S. Tenente.
Grazioli Dott. Cesare, Capitano d'Artiglieria.
La Morgia Giuseppe, Capitano del Genio.
Malatesta Aldo Teseo, Maggiore.
Malli Albino, Capitano.
Mura Guido, S. Tenente.
Pastore Bonaventura, Maresciallo Capo CC. RR.
Puddu Tito, Capitano Carrista.
Roncati Ezio, S. Tenente.
Ruspoli Marescotti, Maggiore.
Simonetta Giovanni.
Spicca Annibale, S. Tenente.
Tomei Dott. Piero, Tenente.
Troiano Dott. Giovanni, S. Tenente.
Trulli Tonino, Colonnello.
Vagliasindi Francesco, Maggiore d'Artiglieria.
Veronese Attilio, Tenente.

R. MARINA:

Altomonte Francesco, Sergente Cann.
Bassi Andrea, Tenente di Vascello.
Bojaco Vladimiro, Marconista.
Bulli Marcello, Capitano di I Classe.
Calandra Dott. Giacomo.
Giallombardo Giuseppe, Operaio Meccanico.
Labinaz Lino, Macchinista Navale.
Rocca Aldo, Marconista.
Saggese Giuseppe, Marconista.
Scala Guido, Macchinista Navale.
Scarpato Gaetano, Macchinista Navale.
Schiaffino Francesco, Capitano di I Classe.

R. AERONAUTICA:

Colabona Attilio, Maresciallo Marconista.
Crosara Sergio, Maggiore Pilota.
Di Matteo Salvatore, Maresciallo.
Faletti Angelo Romano, Sergente Magg. Pilota.
Meyer Giorgio, Maggiore Pilota.
Mogliotti Giov. Battista, S. Tenente Pilota.
Zarini Ferruccio, Tenente Pilota.

M. V. S. N.:

Lessi Vincenzo, Centurione.
Masper Cav. Giuseppe, I Seniore.
Superti Stefano, Seniore.

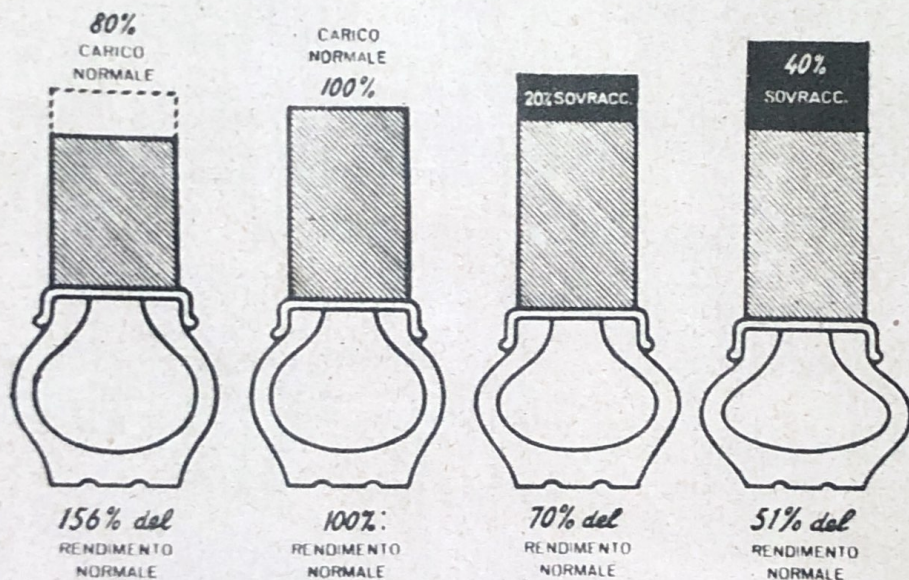
AI NOSTRI SOCI

Informiamo i Consoci che la C.T.I. ha trasferito parte dei proprî Uffici amministrativi fuori di Milano. Come è facile immaginare, la soluzione dei problemi inerenti non è stata né agevole né semplice: facciamo, quindi, appello al senso di amicizia e di comprensione dei Consoci perché vogliano fin d'ora scusare taluni inevitabili inconvenienti che potranno derivare da questa nuova sistemazione provvisoria, soprattutto per ciò che si riferisce alla immediata evasione della corrispondenza, che è sempre stata oggetto precipuo delle nostre cure. A questo proposito, ci consentano gli amici la preghiera di limitare allo stretto necessario i rapporti epistolari con la Direzione. Essi sanno quanto, in tempi normali, ci sia gradito ricevere la eco del loro interessamento, che è anche attestazione del loro vigile affetto per il Sodalizio; ma in un periodo di eccezione come questo, la vita dell'Istituzione si svolge in condizioni di particolari difficoltà, ed un alleviamento dei suoi cômpiti contribuisce nel modo più efficace ad eliminarle.

L'Industria Italiana della Gomma ha risposto con la sua produzione alle esigenze della Nazione in guerra. L'utente a sua volta farà il suo dovere e il suo interesse osservando ciò che

PIRELLI *consiglia:*

Non sovraccaricate l'autoveicolo

Il pneumatico sovraccaricato, subisce uno schiacciamento eccessivo ed è sottoposto a sforzi anormali i quali, anche su di un breve percorso, producono un surriscaldamento con pericolo di scollatura delle tele, rotture, slabbramenti, rapido consumo del battistrada, tagli, deformazioni, pizzicature e scoppio

PIRELLI

Automobilismo

CONOSCETE QUESTO "PERCHÉ"?

Sollevatori automatici o semi-automatici.

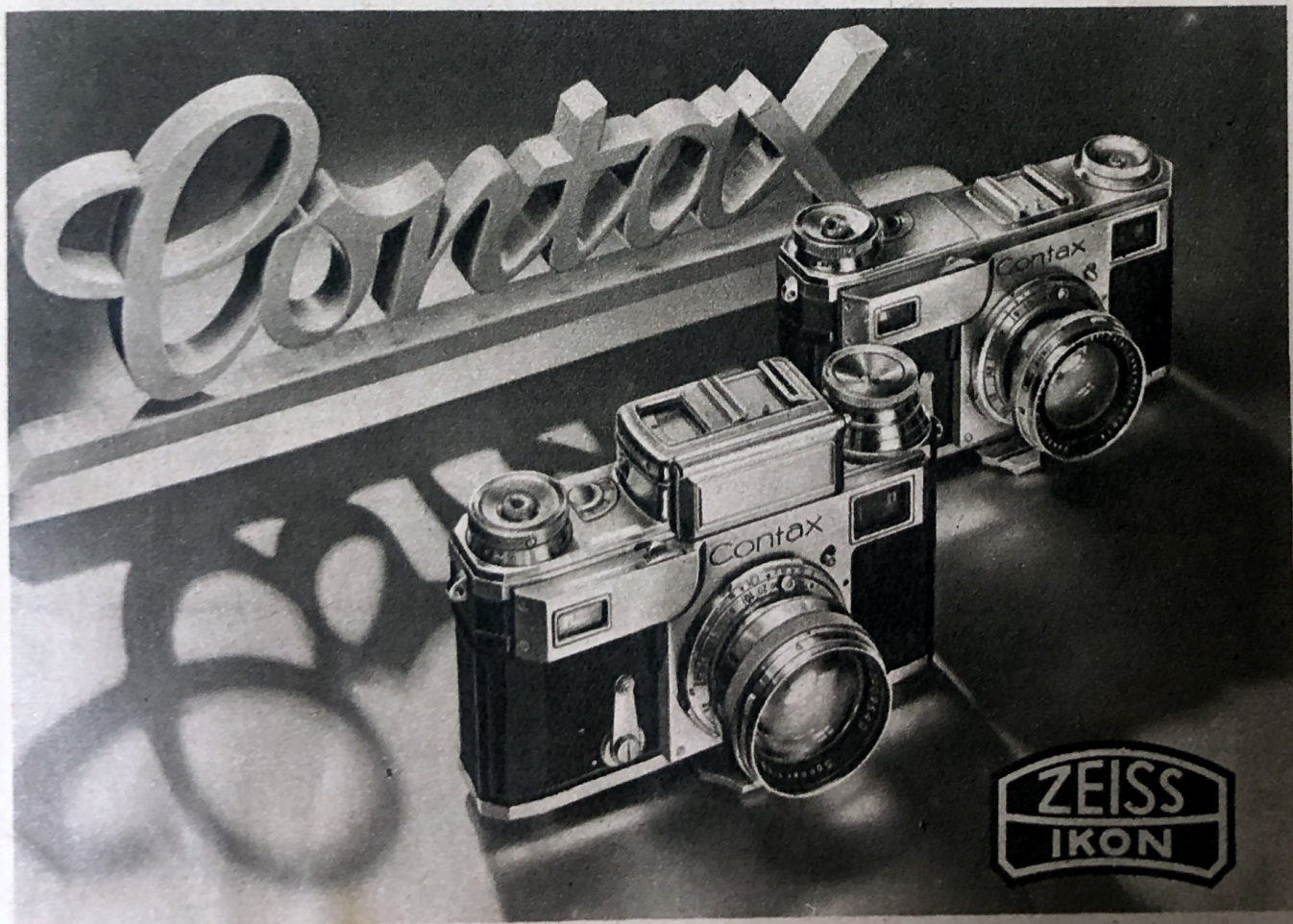
Nel duplice intento di alimentare la nostra rubrica dei « perché » (la quale, a dir vero, nonostante la saltuarietà imposta dagli eventi, par godere di persistente popolarità tra i nostri lettori) e di incitarci a trattare un argomento che dichiara particolarmente gradito, l'abbonato dr. L. Sb. di Roma, scusandosi di proporre un « quesito di una ingenuità presuntuosa », ci rivolge la seguente testuale domanda:

Perché non si è mai pensato di facilitare l'applicazione del sollevatore ("cric") quando bisogna cambiare una ruota? Non è possibile automatizzare questa noiosa e sudicia operazione? E se un'applicazione di tal genere è possibile, perché non dotare il nuovo sollevatore di una piccola ruota, in modo da permettere di proseguire cautamente fino al più vicino meccanico o rifugio?

La confessata ingenuità è più che scusabile, quando s'accompagna a tanto intuitivo buon senso. Il problema toccato, infatti, è proprio uno di quelli la cui mancata soluzione pratica, attraverso un cinquantennio di circolazione automobilistica, desta a ragione nel profano non poco stupore.

Che il ricambio per via di una ruota dalla gomma afflosciata tendesse a diventare assai raro — con le strade e le buone gomme di anteguerra — è indiscutibile: la vettura nuova compiva magari il suo primo anno prima di bucare, e quando l'assottigliarsi del battistrada cominciava a rendere meno improbabile la perforazione, il basso costo dei pneumatici permetteva anche al modesto automobilista una precoce prudenziale risuolatura delle proprie ruote. Condizioni, queste, (strade levigate e immuni da transiti animali o da altre seminagioni di chiodi; abbondanza e mite prezzo dei pneumatici) entrambe, purtroppo, assai mutate (chissà se e quando torneranno a riprodursi!) nella nostra generazione di automobilisti. Più probabile è che per parecchi anni si seguiterà a bucare con frequenza, e che il problema oggi posto dal nostro lettore tornerà di viva attualità.

Parlando di ritorno e non di nuova impostazione del problema, rispondiamo alla prima domanda del quesito. Il sollevatore automatico, o semi-automatico, per agevolare il ricambio delle ruote, in luogo del classico « cric » a mano ripiegato nella borsa dei ferri, è vecchio di almeno un trentennio, ed ha avuto soluzioni tecnicamente interessanti e originali in tutta la gamma delle sue possibilità. Né si tratta di brevetti platonici, nati e morti tra l'indifferenza generale, ma di soluzioni realizzate almeno in prototipo, sperimentate con entusiasmo da una cerchia di interessati e di giornalisti tecnici, magari lanciati, o voluti lanciare, commercialmente, e infine caduti tutti in rapido oblio.

In tre tipi fondamentali possono raggrupparsi questi simpatici aborti. Un tipo, che diremmo integrale, è anteriore alla prima guerra mondiale, e aveva sollevato curiosità e lodi a bizzeffe, anche sulla Rivista del T. C. I., progenitrice di questo

Rappresentanza per l'Italia ed Impero: IKONTA S.i.A. - MILANO 7/105, Corso Italia 8

nostro periodico. Si trattava di una specie di grosso treppiede, sottoposto stabilmente alla vettura nella parte centrale di questa: il comando s'ingranava sullo stesso motore dell'autoveicolo con un comando ausiliario a manovella, sicché si poteva, restando al posto di guida, abbassare il treppiede e sollevare la macchina parallelamente a sé stessa, liberando contemporaneamente dal contatto col terreno tutte e quattro le ruote. Il dispositivo aveva per iscopo non solo di poter sostituire indifferentemente qualsiasi gomma afflosciata, senza ricorrere a un distinto sollevatore ad ognuno dei quattro spigoli, ma anche di poter ruotare la vettura così sollevata su questo perno centrale per un dietro-front su strada stretta, per uscire da una curva a tornante incompatibile con la lunghezza dell'auto o da altra accidentalità o ingombro stradale, per le manovre di rimessa, e persino come... antifurto!

Un gruppo di dispositivi meno integrali, ma sempre automatici, prevedeva l'installazione, nel centro di entrambi gli assi della vettura, o presso le ruote, rispettivamente di due o di quattro sollevatori, a cannocchiale o a forbice, comandati idraulicamente o elettricamente, e che, abbassandosi e puntando sul terreno, liberavano o tutto il treno, o rispettivamente la ruota interessata.

Entrambe queste categorie di apparecchi furono uccise non solo dal rapporto tra l'alto costo d'installazione e la minima frequenza d'uso, ma principalmente dal non indifferente supplemento di peso — in tempi in cui la corsa alla leggerezza era l'ideale supremo della costruzione automobilistica, subito dopo la popolarità dei prezzi —, e più ancora dalla precarietà di funzionamento di aggeggi rimasti lunghi mesi inoperosi tra le proiezioni di fango e le croste di ruggine, per lo più recalcitranti al momento del bisogno e, in ogni caso, dopo qualche migliaio di chilometri, ballonzolanti e fastidiosamente rumorosi. L'etichetta, che ebbe larga fortuna, « semplicità, sublime dea » (che confondeva però la semplicità costruttiva con la semplificazione funzionale), diede loro il colpo di grazia.

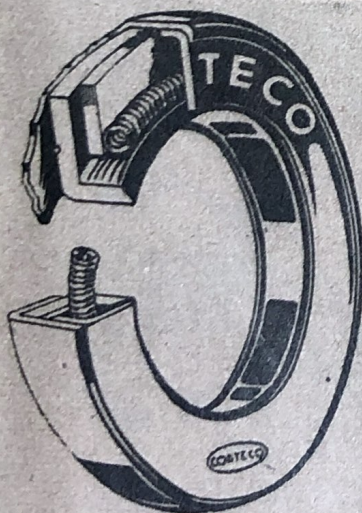
Ma tutto ciò non spiega che in parte l'insuccesso anche della terza categoria di sollevatori, che diremo semi-automatici, consistenti in una evoluzione del solito « cric » a mano, montato generalmente su una ruotella e munito di comodo e lungo manico rigido, destinato a infilarsi agevolmente, anche al buio, in apposite guide-sostegno, unico organo applicato stabilmente in quattro esemplari presso l'attacco delle molle o delle ruote e opportunamente sporgenti a filo della carrozzeria. Rimaneva il piccolo disagio dell'estrazione del « cric » unto e sporco da una sudicia cassetta o borsa di ferri; rimaneva la fatica del sollevamento a mano; ma la parte di gran lunga più fastidiosa e abbrutente dell'operazione, lo sdraio a terra per la sottoposizione e la messa in tiro del « cric », con tutte le relative note complicazioni e pericoli (non escluse l'integrità delle mani o la caduta della macchina per movimento spontaneo a « cric » male piazzato o innalzato storto) tutto ciò era radicalmente eliminato.

Un esemplare di questo tipo, che ebbe anche un fugace guizzo di notorietà commerciale, fu posseduto e usato con soddisfazione dallo scrivente. Esso, era, nel bilancio dei pregi e dei difetti, abbastanza pratico da poter prosperare. Cadde, noi crediamo, per l'unica ragione che infliggeva al venditore accessorista una laboriosa applicazione con guide, attacchi e prolunghe diverse, secondo il tipo di macchina e di carrozzeria (allora gli amatori di questi perfezionamenti eran tutti clienti delle carrozzature speciali), sicché il modesto utile consentito dalla sostanziale e appariscente semplicità dell'apparecchio veniva ingoiato dalla mano d'opera e dalle inevitabili grane di applicazioni empiriche, disamorando il venditore-propagandista. Ma restiamo dell'idea che un siffatto o analogo dispositivo, un « cric », insomma, facilmente trasportabile e inseribile in guide prefissate e sporgenti, manovrabile in piedi — se fosse stato adottato da una fabbrica di automobili con gli opportuni apprestamenti costruttivi nei supporti-ruota sulle vetture di serie — avrebbe incontrato meritata fortuna.

Quest'ultimo nostro giudizio risponde all'invito di far previsioni per l'automobilismo di domani, invito che implicitamente si legge nel quesito del nostro interrogante. Non giureremmo sulla ricomparsa del sollevatore integrale, e neppure dei sollevatori multipli parziali, di tipo automatico, ma almeno il « cric » a facile inserzione dovrà pure attecchire sulle macchine del dopoguerra.

Se poi, la ruotella di base non sarà così minuscola, fragile e male imperniata da esser sicura di non poter girare sotto carico, ma sarà munita di una buona gomma semipiena, di diametro rispettabile, e di cuscinetti a rulli, così da poter sostituire (opportunamente bloccato, il « cric » sulla guida fissa) la ruota afflosciata nel cauto e breve proseguimento di marcia — sarà tanto di gua-

Anelli di tenuta

per alberi ruotanti

un elemento di tenuta garantito per alberi ruotanti o parti di macchine in movimento

evita in modo assoluto la fuoruscita o l'entrata di olio, grasso, acqua, polvere, ecc.

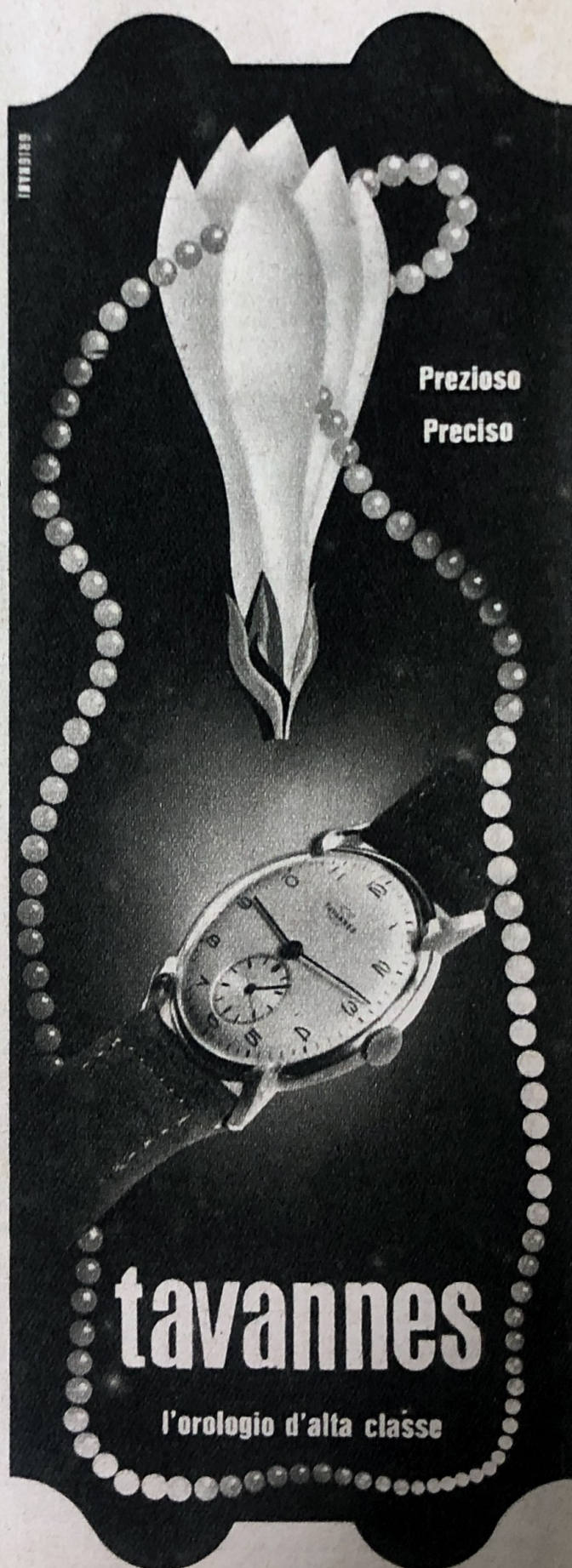
FABBRICATI IN ITALIA DALLA DITTA
CORTE & COSSO - TORINO (106)
VIA ORTO BOTANICO, 21 - TELEFONO 62-548
OPUSCOLO "T" GRATIS A RICHIESTA

dagnato... per la paternità dell'idea, che lasciamo al dott. L. Sb.! Infatti, per conto nostro, osserviamo scetticamente che, applicato all'assale anteriore, questo « cric »-ruota di soccorso comprometterà assai la sterzata, e al treno posteriore impedirebbe totalmente la marcia, per la presenza del differenziale che scaricherebbe l'intera potenza motrice a far girare in folle la ruota afflosciata e sollevata. Bisognerebbe prevedere: davanti, un supporto obbediente allo sterzo (cioè a valle del fuso a snodo) e, dietro, un dispositivo di bloccaggio del differenziale. Ma appunto queste contravvenzioni al proverbio « chi troppo vuole nulla stringe » compromettono, con le loro complicazioni, la realizzazione delle migliori idee.

D'altra parte, una volta risolto lo spinoso problema del « cric », perché preoccuparci del ben più facile e meno sporco ricambio della ruota? Forse per risolverlo... senza ruota di ricambio, in attesa del vulcanizzatore istantaneo, in pressione giorno e notte, ad ogni frazione di campagna?

Cristoforo

Un primato gassogenistico italiano.

La nostra nota, comparsa nel numero di febbraio della Rivista, relativa ad un nuovo tipo di gassogeno a segatura attualmente in esperimento in Germania, ha suggerito al sig. E. Baffa di Como un'interessante lettera, che le esigenze di spazio ci vietano di riprodurre integralmente, affermante l'assoluta priorità italiana anche in questo campo del gassogeno ad alimentazione continua, funzionante a combustibile solido polverizzato, e cioè non solo a segatura, ma con qualunque altro cascame di legno o di cereali o simili, purché debitamente macinati: pula di grano, lolla di riso, tùtoli di granturco, sanse esauste di olive, nòccioli e gusci di frutti; in una parola, pressoché tutti gli scarti dei prodotti agricoli.

Il gassogeno in parola, che costruttivamente si distacca assai dal comune disegno dei gassogeni a carbone ed a legna, è stato brevettato e costruito in Italia, presso un'autorimessa di Como, fin dal 1940, e funziona ancora sperimentalmente, alimentando un motore fisso. Col nome di « Rura », applicato ad una trattrice Fordson, comparve alla Fiera campionaria di Milano del 1941. La costruzione regolare di apparecchi per autotrazione fu, in seguito, rinviata per ragioni contingenti, ma risulta in programma per l'avvenire prossimo il tipo industriale, per produzione di gas combustibile ed alimentazione di motori fissi.

Senz'olio non si lavora...

È stato recentemente brevettato un apparecchio di sicurezza, applicabile ai motori a combustione interna, e destinato prevalentemente all'automobile. Esso consiste in un contatto di massa, che chiude automaticamente il circuito primario del magnete o dello spinterogeno, spegnendo e arrestando il motore non appena la pressione dell'olio in circolazione scenda sotto un determinato limite.

L'idea non è nuova, ma notevole è la semplicità della realizzazione, affidata a due stantuffini gemelli, tenuti sollevati dalla pressione stessa dell'olio e abbassantisi per gravità, a circuito lubrificante fermo o eccessivamente indebolito, stabilendo direttamente i contatti del circuito elettrico.

L'applicazione potrà evitare molte fusioni di bronzine, ed eventualmente guai peggiori, special-

mente negli automezzi destinati a non essere guidati dallo stesso autista incaricato della manutenzione e del rifornimento di lubrificante, come gli autoveicoli delle grandi aziende industriali, delle imprese di trasporto, degli enti militari, ecc. Né qualche automobilista distratto, scottato da precedenti dimenticanze, rinuncerà a trovare di propria convenienza un così persuasivo pro-memoria...

Data storica per la motorizzazione tedesca.

L'11 febbraio 1933, Adolfo Hitler, da pochi giorni assurto al Cancellierato del Reich, inaugurava solennemente il I° Salone Internazionale Automobilistico di Berlino con un audace e rivoluzionario discorso programmatico, dove si denunziava lo stato miserando dell'automobilismo tedesco, e si bandiva la campagna della motorizzazione. In tale occasione, anzi, fu coniata la nuova parola per il nuovo concetto.

La stampa tedesca ha ora ricordato e festeggiato il decennale della storica data, notando come tutte le affermazioni, le promesse e i programmi del fondamentale discorso del Führer siano stati puntualmente realizzati.

Ancora un'automobile a vapore.

Altre volte, negli ultimi anni, abbiamo dato notizia di tentativi inglesi di automobili a vapore: l'abbondanza di carbone in patria, contro il problematico rifornimento di carburante liquido, spinge evidentemente gli inventori britannici a moltiplicare i loro tentativi di realizzazione.

Della più recente dà notizia l'Agenzia « Motor », che giustamente osserva come l'abitudine invalsa di porre mano a un focolare preventivamente alla marcia per l'accensione dei gassogeni, possa oggi costituire un punto di vantaggio per l'autoveicolo a vapore, che in tempi normali nessuno avrebbe preso sul serio.

La nuova vetturetta a vapore è munita di un focolare a coke, del tipo a serpentine, dove l'acqua passa dapprima allo stato di vapore saturo e poi di vapore surriscaldato, lavorando, quindi, ad alta pressione. Nulla di sostanzialmente nuovo, dunque, né quanto alla caldaia, né quanto al tiraggio, assicurato dallo sfiato del vapore di scarico in un eiettore posto nel camino. È interessante, invece, il gruppo propulsore, cioè il motore vero e proprio, che conserva caratteristiche analoghe al motore a benzina: pistone a semplice effetto, con distribuzione a valvole a fungo, comandate da albero a palmole. Con una cilindrata di 250 cm.^{3}, frazionata in due cilindri, esso ha fornito 4,5 cavalli a 1000 giri, 6 cavalli a 1500 e 6,5 a 3000 giri. Come si vede, una ragguardevole elasticità, vale a dire una buona ripresa e una certa baldanza in salita, indipendentemente dal cambio di velocità, che tuttavia pare conservato.

Si assicura che dall'inizio delle operazioni d'accensione del focolare alla messa in pressione per la partenza, sia richiesto un tempo non superiore ai 3 minuti: ma su ciò, trattandosi di alimentazione a carbone, rimaniamo assai scettici.

L'avviamento a molti gradi sotto zero.

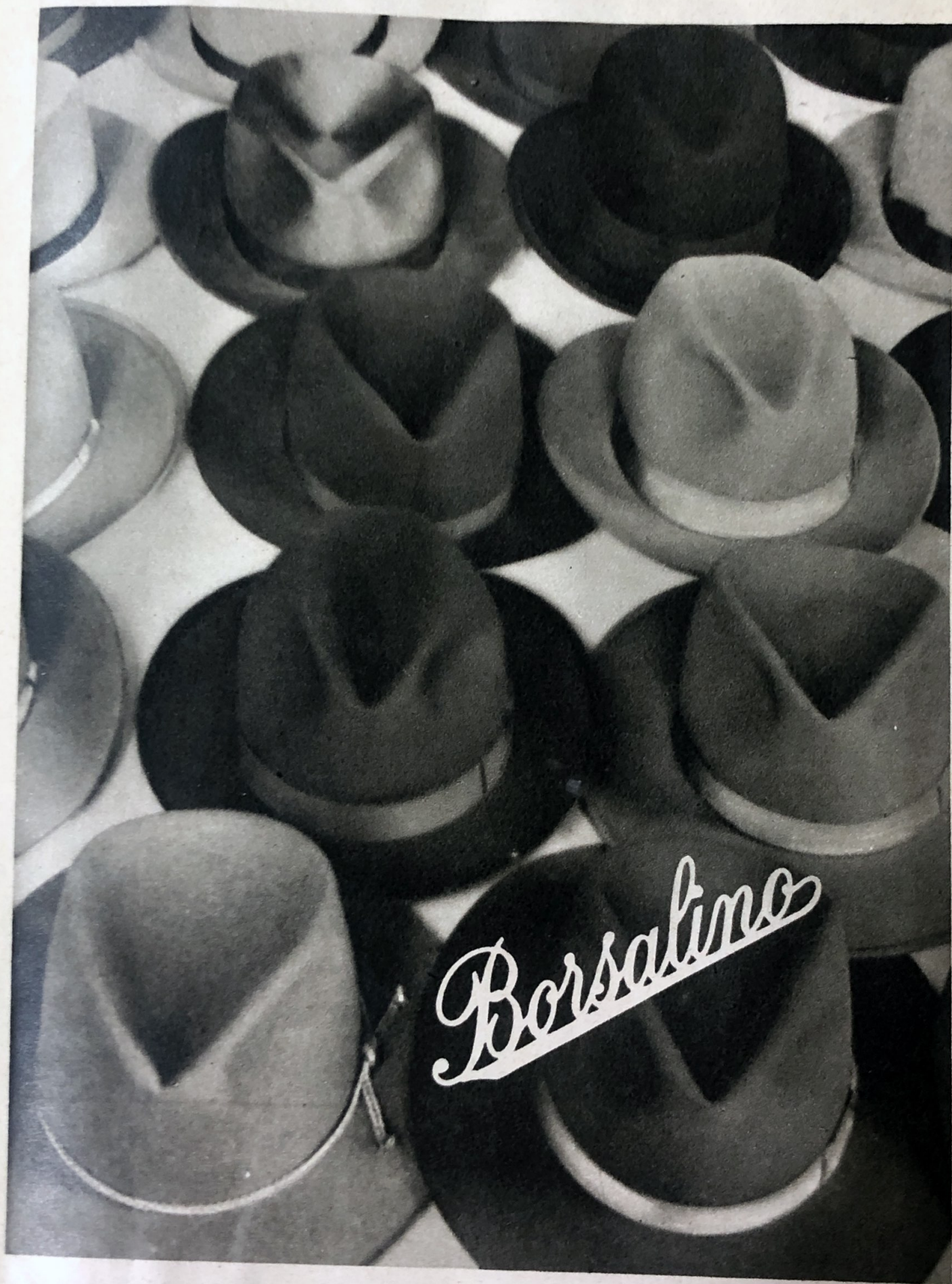
Un lettore, che nell'inverno ora decorso ha faticato non poco per avviare al mattino la sua vettura a pochi gradi sotto zero, vorrebbe sapere in virtù di quale miracolo i combattenti sul fronte dell'Est, nelle gelide steppe russe, a temperature inimmaginabili nei nostri climi, abbiano potuto continuare a servirsi dei mezzi motorizzati, che presumibilmente non saranno rimasti in funzione 24 ore al giorno per non raffreddarsi.

Tre sono i mezzi più diffusi per facilitare l'avviamento dei motori a benzina a temperature estremamente basse. Il più radicale consiste nel creare tutt'attorno al motore, e in qualche caso attorno all'intero veicolo (velivoli compresi), una specie di primavera artificiale, mediante apparecchi soffiatori di aria calda.

Più semplice, ma naturalmente meno efficace, è il motorino ausiliario d'avviamento, trasportabile (e naturalmente mantenuto al caldo la notte, per non creare imbarazzi a sua volta). Una nota fabbrica tedesca costruisce un tipo che può essere transitoriamente applicato, in luogo della manovella, sugli autoveicoli da avviare, come pure collocato a terra e collegato col motore, o con altro organo, mediante una trasmissione cardanica.

Infine, come palliativo, va ricordata ancora la pratica di mescolare un po' di benzina all'olio di lubrificazione, la sera, prima che il lubrificante sia completamente freddo. La benzina renderà fluido l'olio e scorrevole il motore al mattino successivo, tanto più se integrata da acqua ben calda nel radiatore. Pratica, però, avvertiamo, delicata e pericolosa, in quanto bisogna lasciar girare lungamente il motore sul « minimo » per consentire alla benzina di evaporare e di restituire all'olio (che non si giova certo di questi ripetuti trattamenti) le sue virtù lubrificanti. Rimedio di fortuna e d'eccezione, insomma, che tuttavia può salvare da critiche situazioni.

Salsomaggiore
Cure salsobromoiodiche di fama mondiale
Bagni - Fanghi
Inalazioni - Polverizzazioni - Irrigazioni
Malattie della donna (ginecologia) e dei bambini
Ricambio - Artritismo - Linfatismo

Montecatini
Terme
BIBITE - BAGNI - FANGHI
STOMACO - FEGATO - INTESTINO
RICAMBIO - MALATTIE TROPICALI
OBESITÀ - REUMATISMO
TUTTE LE CURE COMPLEMENTARI
INFORMAZIONI:
Azienda Aut. di Cura Montecatini e tutti gli Uffici C.I.T. e Viaggi

Bellezze d'Italia

PADOVA - PALAZZO DEL CAPITANO DEL POPOLO E TORRE DELL'OROLOGIO

INFORMAZIONI: ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO - PADOVA

Cicloturismo

GUIDA PRATICA DEL CICLOTURISTA

Fedeli all'appuntamento, eccoci alla seconda puntata della nostra *guida pratica del cicloturista*. Diciamo guida pratica, ma non per questo dovremo essere troppo concisi nell'elencazione di tutto ciò che occorre e bisogna fare per rendere più agevole il turismo in bicicletta. Pensiamo, anzi, che su quanto si consiglia sia indispensabile un minimo di spiegazione tecnica, per rendere più facile, anche a coloro che sono meno addentro nella materia, comprendere le ragioni che hanno suggerito, dopo l'esperienza, gli accorgimenti più utili.

Avevamo promesso di occuparci, in questo numero, dei problemi tecnici e pratici delle ruote, delle gomme, delle selle, dei cambi di velocità e delle pedivelle, che completano la precedente spiegazione (fascicolo di marzo) sul modo di costruire una bicicletta. Successivamente ci occuperemo dell'importante problema dei rapporti da usare per il turismo, in relazione ai vari tipi di percorso e di strade.

Ruote.

Il problema delle ruote è di importanza capitale. La ruota è tutto nella bicicletta, e dev'essere curata attentamente. I cerchi possono essere di ferro, di legno, di lega leggera, oppure misti (legno e lega). Il cerchio più consigliabile per il gran turismo (lunghi viaggi) è quello di legno, che offre maggiore elasticità agli urti della gomma al suolo e, quindi, la minore probabilità di forature. Le leghe ed i metalli in genere si preferiscono soltanto perché offrono maggiore resistenza all'umidità e una maggiore solidità alla centratura dei raggi; ma il legno ha, però, il vantaggio di conservare una maggiore aderenza della gomma (per chi usa i tubolari) e di evitare che nelle frenature prolungate (quando si percorre, ad esempio, una lunga discesa) il calore del freno sciolga il mastice che tiene la gomma, con grave pericolo dell'uscita della gomma stessa dal cerchio.

Di massima, le ruote vanno centrate bene, con un regolare tiraggio dei raggi, senza però eccedere mai nella tiratura, per evitare — in caso di rottura di un solo raggio — che tutta la ruota vada fuori centro. Con l'uso i raggi si snervano per gli urti e le vibrazioni provocate dalle sconnessure della strada; è perciò consigliabile rifare le ruote, cambiando tutti i raggi, ogni 1500 chilometri circa, cioè, presso a poco ogni stagione.

Gomme.

In linea di massima, il turista che viaggia a lungo dovrebbe adottare cerchi di legno e tubolari da corridore (esistevano in commercio tipi speciali da turismo di sezione maggiore). Ma poiché oggi i tubolari sono rarissimi e costosissimi, è meglio adattarsi alla gomma smontabile, tanto più che sono in vendita gomme adattissime al turismo per peso e scorrevolezza, elastici e di ottimo rendimento, specie per chi, come il turista, non ha bisogno di battere primati di velocità.

Le forature delle gomme smontabili sono, d'altra parte, rarissime (certo meno frequenti che nei tubolari), e basta avere nelle borse ferri per lo smontaggio, pezzetti di gomma e mastice per riparare un eventuale guasto e rimettersi in marcia, mentre con i tubolari occorrono le gomme di scorta, che sono anche ingombranti.

Le gomme non si devono mai gonfiare eccessivamente, per diverse importanti ragioni: 1°) perché l'eccessiva durezza toglie elasticità e rendimento alla bicicletta; 2°) perché le forature sono più frequenti; 3°) perché la durezza della gomma fa vibrare troppo le ruote e la bicicletta; 4°) perché la durezza si riflette dannosamente sulle regioni lombari e renali del ciclista, provocando indolenzimenti e dolori.

BINOCOLI PRISMATICI
GRANDANGOLARI DI
LUMINOSITÀ NORMALE E DI
GRANDE LUMINOSITÀ

BINOCOLI PRISMATICI
A CAMPO NORMALE DI
LUMINOSITÀ NORMALE E DI
GRANDE LUMINOSITÀ

Sella.

La sella è la parte più importante della bicicletta, specie per i turisti di « lungo corso ». La sella dev'essere ben tesa, ma non rigidissima. Il piano di essa va lievemente alzato nella parte anteriore, per copiare ed accompagnare l'appoggio ischiale. È preferibile la sella di cuoio del tipo corsa. Quando il cuoio è troppo duro (sella nuova) è opportuno ungerla dalla parte interna con grasso di piede di bue, oppure con olio di pesce.

Cambio di velocità.

Il cambio di velocità è oggi accessorio indispensabile della bicicletta da turismo. Occorre tener presente che i cambi a deragliatore di catena in marcia hanno, insieme agli innegabili pregi di praticità, un comune difetto: far lavorare la catena fuori dalla sua retta linea, provocando attriti e logoramento delle maglie della catena e dei denti dei pignoni delle ruote posteriori, che sono soggetti ai passaggi della catena da una corona all'altra. Si consiglia perciò di cambiare la catena ed i pignoni ad ogni nuova stagione, anche dopo un migliaio di chilometri percorsi, se la catena ha lavorato sotto la pioggia e nel fango.

Il cambio ideale da turista sarebbe quello al mòzzo della ruota posteriore, che ha il vantaggio di non far logorare pignoni e catene. I tipi più comuni sono i Vittoria, Simplex, Erlotti-Fichtel e Sachs, ma i corridori preferiscono il tipo Campagnolo, senza leve, ed un buon turista potrebbe benissimo abituarsi a questo tipo di cambio, che a lungo andare risulterà più soddisfacente per praticità e perché meno ingombrante.

Pedivelle.

Il problema della pedivella da usare è molto più importante di quanto non sembri a prima vista. Bisogna tener presente, innanzi tutto, che la pedivella è una leva, ma che la sua propulsione deriva da un arto che ha i suoi limiti e le sue necessità inderogabili. A maggiore leva, minore sforzo — d'accordo —; ma la gamba non potrebbe compiere un giro troppo ampio senza stancarsi eccessivamente, per cui si è stabilito, con l'esperienza e in base a leggi fisiche, che la pedivella più utile deve essere lunga un decimo dell'altezza totale del ciclista. Più corte, richiedono uno sforzo maggiore; più lunghe provocano stanchezza e indolenzimento all'inguine. Si vedrà nel prossimo numero quali accorgimenti sono necessari per ottenere il più facile avanzamento anche in salita con la pedivella normale. Saranno, cioè, i rapporti che dovranno mettere in grado il cicloturista di superare tutti gli ostacoli.

Guido Giardini

NOVITÀ, CURIOSITÀ, APPLICAZIONI

Un tandem a leve senza pedali. Si tratta, per ora, soltanto di un'idea espressa dal socio Giuseppe Farma, di Zoccorino Brianza. Un tandem di legno azionato da leve con un sistema che appare semplice e ingegnoso. Ma bisognerà vedere che cosa potrà rendere effettivamente in pratica. Abbiamo i nostri dubbi.

L'aeropulsante. L'invenzione è dovuta a Mario Canova, un Cremonese grande invalido di guerra. È una pompa automatica che si applica alle ruote in movimento, ed a mezzo di due eccentrici manda aria alle gomme in moto fino alla pressione voluta. Una valvola di sicurezza, con fischietto segnalatore, avverte quando la pressione è raggiunta; ed allora, a mezzo di un'asticciola, si stacca la pompa. Particolarmente utile quando le gomme perdono aria e non si vogliono riparare per via. L'apparecchio pesa 350 grammi.

Una curiosa idea è quella del socio A. G., di Ascoli Piceno, che vorrebbe sfruttare il peso del corpo per l'avanzamento della bicicletta con spostamenti laterali del tronco, facendo azionare così un collo d'oca collegato alla sella ed alla ruota motrice a mezzo di una catena. Bisognerebbe provare.

Un dispositivo per la salita è stato brevettato dal nostro socio Giuseppe Zappa di Monza. L'apparecchio è stato sperimentato (si dice con successo) sulla nota salita di Montevecchio Brianza, presso Merate (Como).

Il sellino pneumatico è stato realizzato dal dott. Giovanni Romiti di Chieri. Si tratta di un sellino a due piani, in mezzo ai quali va applicata una camera d'aria di misure apposite, che si gonfia come quelle delle ruote. Gli esperimenti avrebbero dimostrato l'utilità della sella speciale sulle strade sconnesse e disagevoli. L'idea è buona, però non per i turisti.

La « pedanella » biposto dell'avv. N. Fabris di Udine sembra effettivamente un apparecchio degno della massima considerazione, dati i suoi risultati. Dovremo vederne una all'opera nei prossimi giorni; poi daremo notizie più ampie. Se le cifre esposte dall'inventore rispondono alla realtà, si può dire di aver risolti diversi importanti problemi del trasporto utilitario.

g. g.

ACCUMULATORI
HENSEMBERGER
TUTTI I TIPI PER TUTTE LE APPLICAZIONI

FOSFOIODARSIN "SIMONI"
è il ricostituente razionale per gli elementi che lo compongono e per la rapida assimilabilità.
Attestati medici lo confermano
Se il vostro farmacista è sprovvisto, richiedetelo al
Lab. GIUSEPPE SIMONI - PADOVA
La firma nell'esterno di "Simoni" è garanzia
D. P. Padova 2083-1

Comunicazioni

Sospensione di trasporti di stampe per l'estero a mezzo ferrovia.

Questa sospensione, disposta fin dal mese scorso, si riferisce ai trasporti a piccola, a grande velocità e a bagaglio, nonché come colli espressi, di stampe e pubblicazioni di qualsiasi genere: libri, giornali, riviste, bollettini, notiziari, listini, cataloghi, orari, elenchi telefonici, ecc.

Facilitazioni ferroviarie per corsi di alta cultura, letteratura, storia e arte italiana a Perugia.

A favore dei partecipanti stranieri provenienti dall'estero o residenti in Italia e dei partecipanti italiani residenti all'estero, che s'iscriveranno a detti corsi istituiti dalla R. Università per stranieri di Perugia, è concessa la riduzione del 50 % sul prezzo dei viaggi da una qualsiasi stazione della rete ferroviaria a Perugia, da Perugia ad una qualsiasi stazione della rete, nonché per altre quattro corse di andata da una ad altra qualsiasi stazione della rete. Il viaggio di andata a Perugia è ammesso dal 1° marzo al 23 dicembre 1943, gli altri viaggi dal 2 aprile 1943 al 31 gennaio 1944.

Aumento del prezzo di viaggio sulle ferrovie croate.

Le Ferrovie croate hanno aumentato del 50 % le tariffe viaggiatori: di conseguenza, sono stati aumentati per il percorso croato tutti i prezzi dei biglietti fra l'Italia ed altri paesi del suddetto percorso.

Penalità per i trasporti abusivi di bagaglio.

Ricordiamo che, in relazione alle disposizioni emanate in questo periodo di guerra, nel caso di trasporto a bagaglio di cose che per loro natura ne sono escluse, è dovuta una penalità pari al quintuplo del prezzo di trasporto, col minimo di L. 500. Tale penalità si applica pure nel caso che il viaggiatore rechi con sé, nella carrozza, merci, escluse dal trasporto come bagaglio, eccedenti il limite di 20 kg., ordinariamente messo a disposizione del viaggiatore.

Quando avrete letto questo numero de

LE VIE D'ITALIA

se non ne conservate la raccolta, speditelo ad un soldato di vostra conoscenza, oppure all'**Ufficio Giornali Truppe del Ministero della Cultura Popolare, Roma,** che lo invierà ai Combattenti.

BANCA NAZIONALE DEL LAVORO

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO

FONDI PATRIMONIALI DELLA BANCA E SEZIONE ANNESSE: L. 1.015.000.000
DEPOSITI: 9 MILIARDI DI LIRE

•

Sede Centrale: ROMA

150 DIPENDENZE IN ITALIA, IN ALBANIA E NELLE ISOLE JONIE
Filiazione in CROAZIA: RADNA BANKA D. D. (cap. Kune 20.000.000)
Filiale in MADRID: Fondo di dotazione Ptas. 50.000.000
Delegazioni a BARCELLONA e MALAGA
Uffici di Rappresentanza: BERLINO - BUENOS AIRES - LISBONA

TUTTE LE OPERAZIONI E I SERVIZI DI BANCA

•

CREDITO AGRARIO - CREDITO FONDIARIO - CREDITO PESCHERECCIO
CREDITO CINEMATOGRAFICO - CREDITO ALBERGHIERO E TURISTICO

AUTOMOBILISTI!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANONIMA DI ASSICURAZIONI FONDATA NEL 1896
SEDE IN **MILANO** (108) - PIAZZA CORDUSIO, 2
TELEFONI: 88-451, 88-452, 88-453, 88-454, 89-861, 87-655, 87,656, 87-657 (Centralino)
CAPITALE SOCIALE L. 32.000.000 INTERAM. VERSATO - FONDI DI GARANZIA AL 31-12-1941 L. 253.368.555

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI MALATTIE - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE - ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

È INCARICATA DALLA **CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA**, QUALE DELEGATA DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI**, DEL **SERVIZIO TRITTICI** CHE COMPIE MEDIANTE I **PROPRI UFFICI** E MEDIANTE LE **AGENZIE** CHE HA IN COMUNE CON LE

ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA

L'ANONIMA INFORTUNI È ASSICURATRICE UFFICIALE DELLA C.T.I., DELLA R.F.M.I. (R. FEDER. MOTOCICLISTICA ITALIANA) E DELLA R.F.I.M. (R. FEDER. ITALIANA MOTONAUTICA). CON QUESTI ENTI L'ANON. INFORTUNI HA ACCORDI SPECIALI A FAVORE DEI SOCI. CURA LA GESTIONE DELLA CASSA INTERNA DI PREVIDENZA DEL COMITATO OLIMPICO NAZ. ITALIANO (C.O.N.I.)

Varie

VINO E ALCOLE

Se gli alchimisti — da Pietro Bono Avogadrio da Ferrara al monaco Basilio Valentino, che usavano distillare in storte piccole quantità di vino e vinaccia, ottenendone quell'alcole che essi chiamavano l'*ultima consolatio corporis humani* —, avessero conosciuto tutte le difficoltà che si incontrano ai nostri giorni per ottenere dal vino non il sottile spirito conosciuto sotto il nome di *aqua-vitae*, ma l'alcole rettificato o assoluto, avrebbero forse modificato di molto quella simpatica epicurea definizione.

È giunto, infatti, il tempo in cui si stanno preparando i piani per convogliare alle distillerie la percentuale di vino accantonata per la distillazione. Miriadi di piccoli o grandi rivoli del prezioso liquido vinoso esciranno dalle botti delle cantine, per essere sottoposti alla rude azione del vapore e del calore delle colonne rettificatrici. L'anima del vino dovrà sacrificarsi per ricavare pochi litri di alcole da ogni ettolitro di liquido vinoso, mentre il residuo inerte prenderà inesorabilmente la inutile via dei terreni e delle fosse.

Con una morte utile, ma ingloriosa, terminerà così il suo ciclo di vita un prodotto agricolo che è da considerarsi la quintessenza del lavoro manuale e intellettuale dell'agricoltore. Il vino, infatti, è qualcosa più di un semplice prodotto agrario di massa: da quando si compiono i grandi sacrifici per difendere l'uva sulla vite, fino a quando si segue il processo misterioso di una razionale fermentazione, attraverso tutti gli accorgimenti necessari per creare i tipi, seguirne la maturazione e la elaborazione, garantirne la serbevolezza ed, infine, presentarli in degna veste al consumo, è come un essere vivente che si cura dalla nascita alla maturità.

A questo punto è doveroso domandarsi: sarà sempre necessario distruggere ogni anno un'aliquota di questa preziosa produzione agricola, per trasformarla in alcole? Non sarà mai possibile trovare altre fonti meno drastiche di quella eroica cui oggi si ricorre?

Noi riteniamo, invece, che il problema, anziché essere accantonato senz'altro fra quelli da risolvere nel dopoguerra, possa, anzi debba, venire impostato con la maggiore urgenza, proprio perché è in istretta relazione con l'economia di guerra.

Anche qui occorre trovare una via nuova e razionale, cercando di ottenere l'alcole da altre materie prime, che possano sostituire, se non completamente, almeno in buona parte, il prezioso vino.

Vale la pena anzitutto di accennare, sia pure brevemente, ad alcune materie, fra le più cospicue (oltre le già note fonti agricole dell'alcole) da sfruttarsi ai fini della ulteriore produzione di alcole di prima e di seconda categoria (la distinzione riguarda soltanto una questione fiscale, in quanto agli effetti dell'applicazione dell'imposta di fabbricazione sono considerati di seconda categoria gli spiriti ricavati dal vino, dalle vinacce, dai cascami della vinificazione e dalla frutta, e di prima categoria tutti gli altri). Non mancano esempi di realizzazione in atto o in programma. Con esito positivo si sono avuti interessanti esperimenti di distillazione dell'asfodelo, limitati soltanto dalla difficoltà di inquadrare il problema nel più economico regime fiscale; di grande utilità può essere lo sfruttamento dell'agave, del fico d'India (pianta spontanea per eccellenza e abbondantissima in certe regioni d'Italia dove può essere abbinata ai piani di bonifica in corso); senza contare tutte le numerose altre fonti alcoligene, quali il corbezzolo, gli scarti dei fichi secchi e freschi, gli scarti di uva passa, il ginepro, la genziana, il gigaro, il topinambur, la *polymnia edulis* ecc.

Quest'anno, per esempio, è stata perfino sperimentata con ottimi risultati la fermentazione del succo di zucca comune, di cui è facilissimo inondare le prode inutilizzate di borri e di canali e, in genere, altri terreni agrari praticamente non sfruttabili dal punto di vista delle grandi colture intangibili ai fini dei piani della produzione. Si sono ottenuti, così, risultati notevoli anche per il recupero delle sostanze grasse dal seme delle zucche essiccato, che ha raggiunto una resa del 17-18%.

Si può affermare, quindi, con piena coscienza, che se un ente, fra quelli già esistenti, — ad esempio, il Consorzio Nazionale fra i Distillatori di Spiriti di seconda categoria — potesse impostare, dirigere, accentrare tutte le iniziative industriali tendenti ad ottenere l'alcole da tutte queste varie fonti fin qui trascurate, si potrebbe contare su un discreto quantitativo globale di alcole, la cui produzione, pure apparendo antieconomica, eviterebbe ad altrettanto quantitativo di vino la via dell'alambicco, consentendogli di adempiere fino in fondo la sua funzione alimentare o di rappresentare una delle migliori monete di scambio con l'estero.

Se a tutto ciò si aggiunge il diffuso fenomeno europeo della carenza degli anticrittogamici, che sta riducendo in notevole misura la produzione vinicola di tutti i Paesi del bacino mediterraneo, la quale rappresenta essa sola i tre quarti della produzione vinicola mondiale, ci rendiamo conto della utilità di una simile tempestiva impostazione del problema.

Integrando, poi, il fabbisogno di alcole con la possibile importazione di zucchero dalle regioni del bacino danubiano, ad esempio, dove la produzione sta superando il fabbisogno locale e alla quale sono legate importanti iniziative italiane, si potrebbe veramente tentare una decisiva impostazione dello scottante problema della distillazione del vino, pur non alterando minimamente l'indispensabile piano di produzione globale dell'alcole, che, come si sa, è necessario per svariati usi bellici, a cominciare dalla produzione della gomma sintetica, per finire alle miscele carburanti.

Si semplificherebbe anche non poco il problema dei trasporti. Infatti, il vino, prodotto liquido che dà 7-8 litri di alcole per ettolitro, deve essere trasportato in fusti o in cisterne, mentre i prodotti solidi — come, ad esempio, lo zucchero, che contiene potenzialmente 60 litri di alcole per quintale — possono essere ammassati molto più facilmente e, quindi, più facilmente trasportati e conservati. L'enorme frazionamento, inoltre, della produzione vinicola (suddivisa in oltre due milioni di partite, giacenti nelle più lontane cantine dei vinificatori), rende necessaria una grande quantità di carburante per il trasporto del prodotto da distillare, rispetto all'effettivo ricavo di alcole che può derivarne.

Il vino potrebbe sempre, del resto, rimanere come una prudenziale eroica riserva, nel caso in cui tutte le altre fonti secondarie di alcole dovessero venire a mancare. La fonte stabile di alcole ricavato da materie vinose dovrebbe, invece, restare, secondo noi, quella dello sfruttamento integrale delle vinacce, giacché l'alcole, in questo caso, pur essendo materia fondamentale, diverrebbe un sottoprodotto esso stesso, mentre è da tenersi presente l'insostituibile valore dell'olio ricavato dai vinaccioli e delle sostanze tartariche.

Cessate, poi, le urgenti necessità belliche, l'alcole ottenuto dalle fonti autarchiche potrebbe continuare ad essere impiegato per la immancabile ripresa della nostra promettente industria dei profumi e dei liquori, che, utilizzando essenze, aromi e alcole derivanti da prodotti agricoli, potrebbe essere considerata come la vera industria tipicamente agraria, destinata a grandi possibilità avvenire in Italia, paese della luce e del sole. Ogni ettolitro di vino che si riuscirà a risparmiare

alla distillazione, dovrà considerarsi perciò un passo sulla via di una fungimirante autarchia, giacché, di regola, si può ben dire che ogni litro di alcole ricavabile dal vino comune è paragonabile alla speculazione di chi volesse ricavare colori, tela o legno da un quadro, mentre nel caso di vini fini o pregiati, la similitudine potrebbe estendersi addirittura a chi volesse retrocedere a carbonio amorfo i diamanti, o recuperare semplice carta da un prezioso codice antico.

Pier Giovanni Garoglio

LA "RADIOSCUOLA"

E L'INSEGNAMENTO DELLA GEOGRAFIA

All'arresto subìto dalle lezioni dei vari ordini di scuole per le attuali emergenze e che in alcune città si protrae ancora, supplisce, per la Scuola Media, un'interessante provvida iniziativa, che ha suscitato subito largo consenso e plauso anche fuori d'Italia.

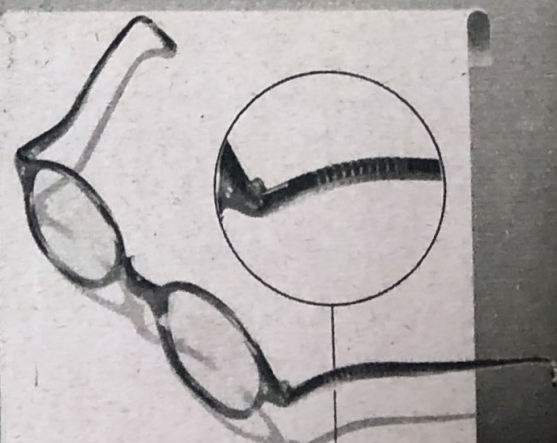
Si tratta di regolari corsi radiofonici destinati alla Scuola Media, affidati a specialisti delle varie materie. Gli alunni di « Radioscuola » sono circa 300.000, appartenenti sia agli Istituti Scolastici Regi, sia agli Istituti privati. Il corso testé conclusosi — e che auguriamo abbia la sua ripresa nel caso in cui perdurassero le condizioni che impediscono in alcuni grandi centri l'apertura delle scuole — si è esteso a tutto il periodo di vacanze invernali. Ogni alunno ha ricevuto 70 lezioni, aderenti al programma ministeriale. Le materie d'insegnamento erano: italiano, latino, storia, geografia, matematica, disegno.

L'insegnamento dell'italiano comprendeva lezioni sull'« Arte di pensare », nelle quali si spiegò ai ragazzi la disciplina ideativa, di cui la loro libertà potrà efficacemente valersi per la redazione delle « cronache », ossia delle pagine che ciascun alunno scrive senza tema prefisso. Inoltre, comprendeva pure una serie di lezioni sui « Libri da leggere », oltre a letture di poeti e prosatori italiani, classici e moderni. Criteri improntati alla stessa agilità e vivacità pedagogica hanno presieduto all'insegnamento delle altre materie.

Regolarmente preavvertiti a mezzo della Radio, come pure a mezzo dei programmi a stampa pubblicati dal *Radiocorriere* e diffusi attraverso i quotidiani, i radio-alunni si presentarono ogni giorno alla audizione muniti di diario scolastico, del necessario per scrivere, dei relativi libri di testo e dell'atlante geografico.

Gli alunni che in casa loro non dispongono di Radio furono ospitati da compagni o compagne che ne erano provvisti. Un'opportuna propaganda a favore di questa radio-ospitalità era stata svolta in precedenza nelle scuole.

Ci sembra particolarmente degno di esser segnalato ai nostri lettori lo svolgimento, quanto mai pratico e atto ad avvincere l'attenzione degli scolari, che l'insegnante radiofonico di geografia, prof. Vittorio Masselli, assistente di geografia presso la R. Università di Roma, diede specialmente al corso per la terza classe della Scuola Media. Egli si era proposto di ottenere dai suoi alunni una « descrizione collettiva dell'Italia ». Non sa-

premmo rendere meglio la geniale idea che riproducendo il limpido testo della prima lezione.

« Forse non avete ancora riflettuto che, così raccolti intorno al microfono, nelle vostre case sparse per tutta l'Italia, voi costituite un'unica, immensa classe operante simultaneamente, e di cui ciascuno è membro effettivo e responsabile.

« Non vi dico questo per amore di belle immagini, ma perché mi sono proposto di affidarvi un poderoso lavoro collettivo, durante queste vacanze; un lavoro che sarà guidato per radio, come meglio consentiranno le nostre brevi lezioni, ma che potrà essere realizzato soltanto con l'attiva collaborazione di tutti voi.

« Ecco di che si tratta. Fin da questo momento noi ci costituiamo in una specie di società geografica, impegnandoci a descrivere le bellezze naturali, le caratteristiche fisiche ed economiche dell'Italia.

« Ciascuno di voi si limiterà ad osservare con attenzione l'ambiente geografico che lo circonda o che può raggiungere agevolmente, e raccoglierà i frutti del suo lavoro in un apposito quaderno, documentando quanto scriverà con fotografie, disegni dal vero, grafici elementari, e col mettere insieme una piccola collezione di cose naturali e di oggetti manufatti più caratteristici del luogo, come pietre poco comuni, minerali, fossili, piante, insetti nocivi all'agricoltura, lavori dell'artigianato tradizionale, eccetera.

« Alla ripresa delle normali lezioni, il quaderno contenente la monografia geografica svolta dovrà essere consegnato all'insegnante della materia, unitamente alla documentazione relativa. Deciderà poi l'insegnante sull'opportunità o meno di fondere le singole monografie in una monografia di più vasto respiro, e di dare eventualmente vita a un piccolo museo d'interesse geografico locale. Siete dislocati su tutto il territorio nazionale: sui monti, al piano, sulle coste, nelle isole; potete ammirare ghiacciai e vulcani, cascate e laghi, fiumi e dighe montane; vivete a contatto delle più svariate attività agricole, minerarie, industriali, commerciali; siete presenti nei territori di bonifica, tanto montana quanto di pianura. Per questo la nostra impresa geografica è realizzabile. E se un giorno il Ministero decidesse di raccogliere i risultati tangibili del vostro lavoro, voi potreste andare orgogliosi d'avere illustrato le principali caratteristiche di gran parte dell'Italia, nel giro di poche settimane. Miracoli del lavoro collettivamente organizzato.

« Non altrimenti opera la scienza per raggiungere molte delle sue mète, poiché per compiere certi studi non basterebbero né la vita né la cultura d'un uomo solo.

« Non pretendiamo, naturalmente, di ottenere da voi lavori perfetti: l'essenziale è che le notizie che andrete raccogliendo siano frutto d'una vostra diretta, personale ricerca; non una rimasticatura dell'opera altrui.

« Questo non significa che non dobbiate consultare libri, riviste, stampe, carte geografiche e topografiche. Questi sussidi saranno, anzi, necessari, ma soltanto per controllare un dato, per confrontare l'autenticità d'una notizia, per citare un passo interessante, per verificare una distanza...; mai per copiare meccanicamente.

« Vi suggerirò io stesso alcune opere e pubblicazioni che potrete utilmente consultare. Ma prima vediamo come dovrete procedere nell'esplorazione dell'ambiente che vi circonda.

« Prendetene nota con una certa rapidità, perché il tempo stringe. Scrivete abbreviando magari le parole, che poi completerete, come fate quando segnate il risultato delle partite sportive, la domenica sera.

« Détto. *Primo*. Dove è situata la località o la zona nella quale abitate: se in montagna o in collina, in fondovalle o in pianura, sul mare o su un lago, eccetera. Dire come comunica con le zone limitrofe: vie, autostrade, ferrovie, tramvie, vie acquee. Sarà utile una carta topografica del luogo. In mancanza, consultare la « Guida d'Italia » del-

ZEDDA ZEDDA
CAGLIARI
PRODUCE I NOTI VINI DI LUSSO DELLA SARDEGNA
NASCO - MONICA - GIRÒ
MALVASIA - VERNACCIA
Deposito a Roma presso: F.lli MANTEGAZZA - Via Balbo, 41
a Milano presso: L. RENZINI - Via Torino, 47 ed altri rivenditori

SUCCO DI URTICA
Conserva al capo vostro il miglior pregio
Lozione preparata nei vari tipi, secondo la natura del capello - Elimina forfora - Arresta caduta dei capelli - Favorisce la ricrescita - Ritarda canizie
Invio gratuito dell'opuscolo "R"
F. RAGAZZONI - Casella Postale 33 - CALOLZIOCORTE (Bergamo)

la secolare fabbrica dei famosi
apparecchi fotografici per dilettanti
ed obbiettivi per qualsiasi
uso fotografico

Wyler-Vetta

L'orologio
del
progresso

la Consociazione Turistica Italiana, ricca di carte e di notizie di carattere generale e particolare.

« *Secondo*. Notizie sul clima della zona: in quali stagioni piove di più o di meno; neve, grandine, venti, temperatura approssimativa d'estate e d'inverno.

« Vi do un consiglio. Tutte queste notizie possono fornirvele i contadini, gli agricoltori e altre persone. In molte località esistono veri e propri osservatori meteorologici, che misurano l'andamento della temperatura, delle precipitazioni atmosferiche e dei venti.

« Détto ancora. *Terzo*. Fiumi, torrenti, canali, laghi naturali e artificiali, lagune della zona. Loro importanza per l'agricoltura, la pesca, l'industria, il commercio.

« È logico che ciascuno parlerà di ciò che realmente esiste nella zona. Chi sta sul mare tratterà del mare, chiedendone ai pescatori.

« Scrivete. *Quarto*. Descrizione di particolari bellezze o fenomeni naturali del luogo e dei dintorni: montagne, ghiacciai, cascate, orridi montani, laghi pittoreschi, grotte stupende, vulcani, fanghi bollenti, soffioni, sorgenti termali, foreste, riviere, strade (si pensi alla Gardesana), isole (ad esempio, Capri).

« Accennerete al loro valore per il turismo, alla eventuale utilizzazione industriale (pensate ai soffioni boraciferi di Larderello).

« *Quinto*. Le coltivazioni della zona, l'allevamento del bestiame e le industrie agricole. Scrivete la parola *bonifiche* e sottolineatela, perché vi ricordi che dovrete dare sufficiente informazione anche delle eventuali opere di bonifica della zona, sia montana sia di pianura, compiute in passato e di recente.

« Détto ancora. *Sesto*. Miniere e cave. L'industria estrattiva.

« Se abitate in una zona mineraria o di cave importanti, potrete compiere indagini dirette molto interessanti. E non dimenticate che le cave e le miniere sono importantissime per l'autarchia nazionale. Scrivete la parola *autarchia*, per ricordarvelo.

« Scrivete ancora. *Settimo* (1). Conclusione del lavoro con qualche notizia di interesse economico locale: fiere, mercati, scambi con le zone circostanti; eventuale deficienza o sovrabbondanza di taluni prodotti e conseguenze commerciali relative. Basta così.

« Gli studenti delle città si spingano oltre la periferia, perché ogni città trae vita, respiro e benessere economico dalla campagna circostante.

« Come vedete, vi si affida un compito di responsabilità, nuovo e ricco di imprevisti, perché dovrete *esplorare* il vostro ambiente geografico, e vi si offrirà l'occasione di osservare cose e fenomeni inconsueti.

« Potrete organizzarvi in piccole comitive di tre o quattro, per compiere le escursioni di maggiore impegno, sempre sotto la responsabilità e la guida dei grandi.

« Quanto all'ausilio di libri per meglio condurre il lavoro, vi ho già consigliato quella miniera che è la *Guida d'Italia* della Consociazione Turistica Italiana, presente in quasi tutte le bibliotechine domestiche.

(1) Si tacciono le industrie o altro, a motivo della guerra.

Il Tarr è un prodotto speciale per curare la pelle dopo fatta la barba: istantaneamente fa cessare il bruciore e il tirare della pelle. Con l'uso del Tarr scompaiono le irritazioni e i piccoli foruncoli che spesso rendono il radersi una vera tortura. Inoltre il Tarr restringe i pori, rendendo così la pelle liscia e morbida. Il Tarr ha un caratteristico profumo schiettamente maschile. Fin dalle prime applicazioni, il Tarr facilita il radersi.

« Sfogliate anche con attenzione qualche annata della rivista *Le Vie d'Italia,* pure della Consociazione Turistica Italiana. È la rivista che illustra le bellezze, specialmente naturali, della nostra Patria, e potrete trovarvi informazioni importanti, fotografie e cartine.

« Di altri libri vi dirò la prossima volta. Non dimenticate, intanto, che avete un'antologia geografica sull'Italia. Chissà che non rechi qualche lettura relativa proprio al luogo, alla zona in cui risiedete. Comunque, vi sarà utile per confrontare le caratteristiche geografiche locali con la generalità del territorio nazionale. Mi viene, anzi, una idea. Se nell'antologia geografica non c'è proprio nulla che riguardi particolarmente la vostra zona, fatela voi una bella descrizione generale: una descrizione panoramica, calda e vivace, che non sfiguri accanto a quelle del libro. Ma per ben riuscire dovrete prima avere abbondantemente esplorato il vostro ambiente, secondo il piano che vi ho dato.

« Al lavoro, dunque. Avete tutto il tempo necessario per preparare questa prima opera scientifica, che darà ai vostri insegnanti la misura della vostra attitudine agli studi più severi che vi attendono ».

Quanto alle radio-lezioni per le classi prima e seconda, sono state egualmente orientate in modo da rendere l'apprendimento della materia vivo, concreto e attraente, insistendo particolarmente sulla lettura intelligente della carta geografica.

La C.T.I., che da quasi dieci lustri si adopera per la diffusione della cultura geografica tra gli Italiani, plaude cordialmente all'iniziativa del Consocio prof. Masselli e augura che essa si estenda e si continui per tutti gli ordini di scuole.

Quanto a Radioscuola in generale, ci consta che il Ministero dell'Educazione Nazionale annette una grande importanza a questi corsi di lezioni per radio, che sono suscettibili dei più ampi e impensati sviluppi per l'avvenire.

Un concorso a premi per la razionale produzione di carbone vegetale.

La soluzione del problema dell'autarchia nella circolazione motoristica — questione vitale per il nostro Paese e non soltanto nelle attuali contingenze eccezionali, ma anche in vista dello sviluppo della motorizzazione civile che seguirà la Vittoria — è, come appare ovvio, strettamente connessa, per quanto concerne la trazione a gassogeno, alla ricerca dei mezzi più atti alla carbonizzazione razionale del legno.

La questione non è certo nuova; e il nostro Sodalizio può vantare una notevole anzianità di iniziative in materia, se già nel 1929, come molti Soci e lettori ricorderanno, esso indisse, insieme all'*Associazione Nazionale per il controllo della Combustione* e al *Comitato Nazionale Forestale*, una serie di prove a premio per gli apparecchi che producono carbone vegetale, prove che già allora, in un momento di scarsissimo interesse generale alla materia e di timidi assaggi empirici, consentirono di constatare che si era sulla buona strada e di intravvedere la soluzione razionale del problema.

Sciatori, alpinisti, cacciatori!
USATE IL
GRASSO BERNINA
per l'impermeabilizzazione delle Vostre scarpe da montagna. Serve anche per conservare le scarpe invernali da città: non lascia passare l'acqua.
Prodotto a MORBEGNO (Sondrio) dalla Soc. An. "I. C. A. V."
IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI NEGOZI

A questa soluzione si tende tuttora con alacrità di ricerche e di esperimenti, resi più efficienti dai progressi che la tecnica ha conseguito anche in questo campo nell'ultimo quindicennio: e lo Stato, conscio dell'importanza della materia, non ha mancato e non manca, con provvidenze legislative e con appoggi e contributi diretti, di intervenire con la propria azione animatrice.

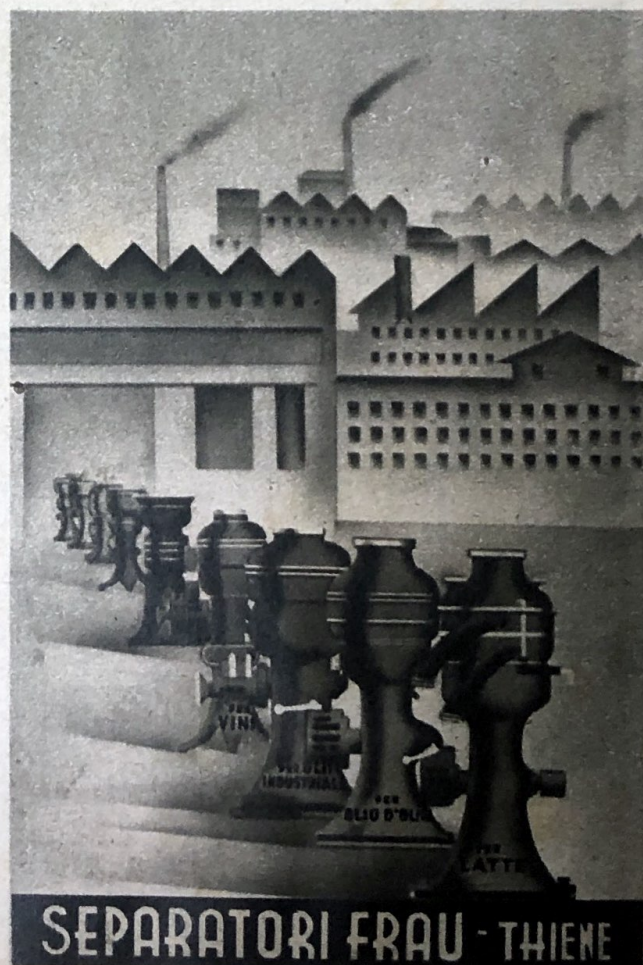
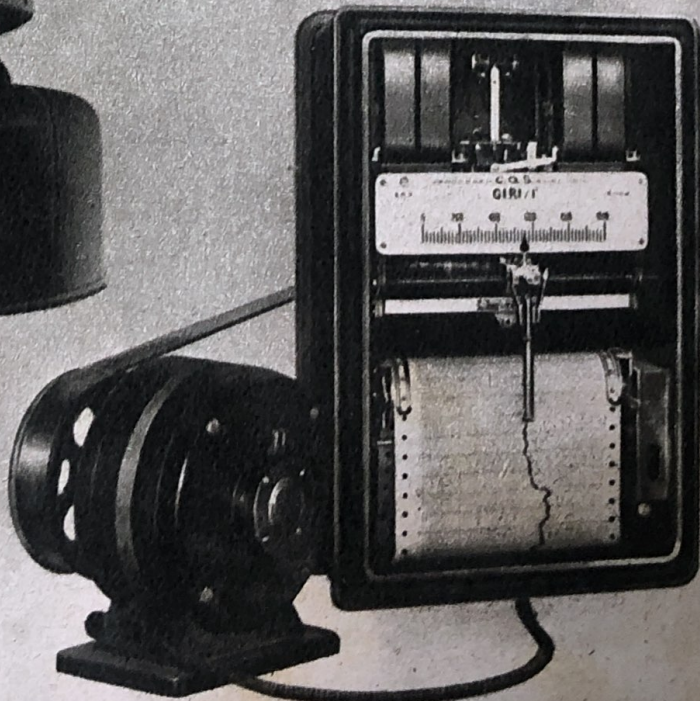
Una tipica manifestazione di interessamento degli organi di Governo è l'iniziativa presa recentemente dal Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato per la Motorizzazione Civile e i Trasporti in Concessione), il quale ha bandito un Concorso a premi per la determinazione dei migliori tipi di forni atti alla carbonizzazione del materiale legnoso, al fine di produrre razionalmente carbone vegetale meglio rispondente ad essere impiegato nei gassogeni.

Del Concorso viene ora pubblicato il regolamento: e gli interessati potranno leggerne le norme particolareggiate in un prossimo fascicolo della nostra consorella « Le Strade ». Desideriamo qui sottolineare la cospicua entità dei premi, stabiliti in L. 60.000 per il concorrente riuscito vincitore nella prima delle tre categorie in cui vengono distinti i forni ammessi al Concorso, e cioè quella dei forni fissi, con o senza recupero dei sottoprodotti; e di L. 40.000 per il miglior concorrente in ciascuna delle altre due categorie dei forni trasportabili per legna e dei forni trasportabili per ramaglia e cascami in genere. La domanda di partecipazione al Concorso, corredata dai documenti elencati nel regolamento, va presentata al Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato Generale per la Motorizzazione Civile e i Trasporti in Concessione) entro il 30 giugno del corrente anno; e gli impianti dovranno essere approntati non oltre il 30 settembre p. v.

Ritrovamenti e restauri.

A Risano (l'antica *Risinium*) interessanti scavi hanno rivelato il centro monumentale della città ed una vasta casa romana decorata con mosaici pavimentali, mentre le pareti, conservate in altezza solo per brevi tratti, mostrano le tracce di affreschi.

Gli scavi più importanti sono in corso a Salona, antica capitale della Dalmazia. A Salona, infatti, è stata proseguita la liberazione del teatro e dell'anfiteatro e sono stati iniziati i restauri dei due insigni monumenti. Altri scavi saranno prossimamente intrapresi per l'esplorazione dell'antica città, secondo un piano organico.

Finora il rinvenimento più notevole degli scavi è costituito da un vasto edificio a più ambienti ricchi di mosaici. Lo strato inferiore dell'attuale fase di scavo, ancora appena riconoscibile, ha mosaici che sembrano potersi riferire all'inizio dell'età imperiale. Il secondo strato ha alcuni mosaici policromi, in parte restaurati già in antico, fra i quali magnifico uno, con un medaglione centrale rappresentante Orfeo tra le fiere. Un terzo strato a sei mosaici, dei quali uno con divinità ed un altro con la testa di Apollo. Superiormente, altri due strati presentano mosaici più rozzi, a decorazione geografica.

I tachimetri elettrici della C.G.S. per applicazioni industriali e ferroviarie sono costituiti da un generatore a corrente alternata e da uno o più apparecchi indicatori o registratori a magnete permanente con raddrizzatore a secco.

ISTRUMENTI DI MISURA C.G.S. SOCIETÀ PER AZIONI MONZA

Un importante restauro, che offrirà nuovi elementi alla conoscenza dell'architettura militare romana, è in corso sulle pendici del Piccolo S. Bernardo, dove i ruderi delle *mansiones*, o stazioni romane, avevano, nel giugno 1940, subìto alcuni danni in conseguenza della guerra.

In vista dei picchi, dei valloni, dei dirupi e dei pianori circostanti, dominati tutti dalla gigantesca mole del Monte Bianco, di qui passava una delle più frequentate vie di comunicazione fra l'Italia e l'occidente transalpino.

La zona fu sede, ben presto, di importanti stazioni militari e di un campo trincerato, di cui rimangono visibili tracce. Su questi avanzi, storicamente e archeologicamente notevoli, si è iniziata in questi giorni una complessa e delicata opera di consolidamento e di ripristino. Si coglierà, inoltre, l'occasione dei lavori in corso per stendere e per approfondire gli scavi, allo scopo di esplorare interamente e accuratamente la zona delle *mansiones*.

Sono stati iniziati i lavori di restauro dell'antichissima chiesa di S. Maria in Val Porclaneta (Aquila), ad oltre mille metri sul livello del mare, non lontano dall'alpestre villaggio di Rosciòlo, abituale punto di partenza per le escursioni sul gruppo del Velino.

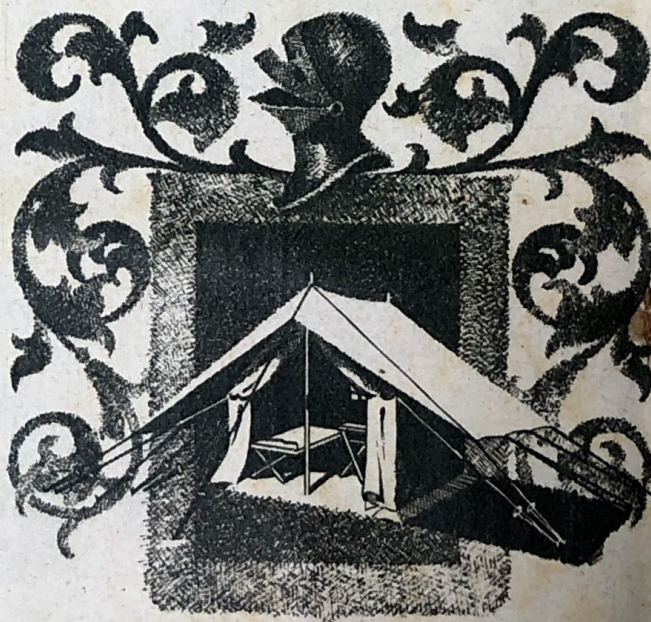
Resto di un antico convento benedettino, questo piccolo tempio cristiano, anteriore al 1080, è notevole soprattutto per la sua intatta forma medievale. La sua parte più antica appartiene all'XI o XII secolo, l'abside risale al 1200. Ma l'interesse maggiore del mistico edificio consiste nell'integrità del mobilio presbiteriale e nella tomba di un certo Nicola, che presumibilmente fu l'artefice della costruzione.

Storia della Posta e del Francobollo.

L'importanza del servizio postale nella vita dei popoli e la sorprendente diffusione della filatelia rendono particolarmente interessante questa *Storia della Posta e del francobollo* di Antonio Bandini Buti.

L'opera, che può dirsi unica nel suo genere, consta di 650 pagine con 300 illustrazioni in nero e 6 tavole a colori, ed è divisa in due parti quasi eguali. La prima illustra le vicende della Posta attraverso i tempi e nei vari paesi, con particolare riferimento all'Italia, che, dal *Cursus publicus* di Roma imperiale ai corrieri viscontei, alla grande impresa dei Tasso, vanta in questo campo cospicue benemerenze. La seconda parte illustra le vicende storiche e tecniche del francobollo e della timbratura postale, gli sviluppi e i caratteri della filatelia.

Del resto, il grosso volume, ricco di dati, notizie, aneddoti, curiosità, può interessare anche chi non si dedichi espressamente alla materia, tanto più che, avendo le Poste costituito per secoli la sola forma organizzata di viaggio, questo libro può dirsi un utile contributo alla conoscenza storica del turismo.

La *Storia della Posta e del francobollo* viene ceduta ai Soci della C.T.I. al prezzo ridotto di L. 75 in brossura, L. 85 rilegata (anziché L. 85 e L. 95), a cui vanno aggiunte L. 3 per spese di porto. Indirizzare le ordinazioni alla Casa Editrice « La Lanterna », corso Garibaldi 44, Milano.

Gomma sintetica anche in Isvèzia.

Prossimamente verrà iniziata la costruzione di una fabbrica di caucciù sintetico nei pressi di Sundvall, sul Golfo di Botnia. All'erezione della detta fabbrica è cointeressato anche lo Stato. La fabbricazione si baserà sul brevetto del prof. Svedberg.

Le proprietà rurali in Croazia.

Ultimamente sono stati fatti in Croazia dei rilievi statistici riguardanti la proprietà rurale in questo Paese. Sono state contate in totale 796.832 piccole proprietà rurali e poderi con una superficie complessiva di oltre 2,55 milioni di ettari. Questo genere di proprietà occupa il 28,27 per cento di questa superficie, mentre il latifondo non supera l'8,69 per cento. Soltanto questa terza categoria, però, può dirsi che lavori la terra con criteri moderni, con macchine agricole e concimi chimici. Compito delle autorità è quello di modernizzare i sistemi di lavoro anche nelle aziende agricole minori, che formano la parte di gran lunga maggiore dell'intera agricoltura croata.

Soddisfacente sviluppo della campagna granaria in Finlandia.

Si è progettato in Finlandia di aumentare di circa il 20 o 30 per cento la superficie di terreno coltivata a grano ed a patate. Per il corrente anno si calcola che 25.150 ettari saranno destinati alla coltivazione di grano invernale, 111 mila ettari a quella di grano primaverile, 218 mila ettari alla coltivazione di segala e 119 mila ettari alla coltivazione di patate. In tal modo si spera di poter assicurare con la produzione nazionale almeno l'80 per cento del fabbisogno interno.

La più grande grotta di ghiaccio del mondo.

Nelle montagne del Tennengebirge, presso Salisburgo, è stata scoperta una enorme grotta di ghiaccio che, per le sue dimensioni, è senza dubbio la più grande del genere nel mondo intero. Infatti, la superficie totale della grotta coperta di ghiaccio raggiunge i 30 mila metri quadrati. I corridoi sotterranei che si aprono nel ghiacciaio hanno una lunghezza complessiva di 40 chilometri. La massima altezza della caverna è di di 50 metri. La nuova grotta di ghiaccio si trova ad un'altitudine di circa duemila metri sul livello del mare.

La Svezia rifornisce di carta l'Europa.

La ricchezza boschiva della Svezia ha fatto di questo Paese un fornitore di carta in grande stile. La produzione totale di carta e cartoni in Isvezia è, nei confronti dell'anno precedente, aumentata di oltre il 25 per cento. Dalla statistica risulta che durante lo scorso anno notevoli quantità di carta da giornale sono state spedite dalla Svezia nei Paesi sud-americani. Anche per le qualità migliori la congiuntura è stata soddisfacente, L'aumento di produzione registratosi nel 1942 ha raggiunto la media del 28 per cento per la carta e del 10 per cento per il cartone. Particolari accordi sono stati ultimamente stipulati fra la Svezia e la Germania per un aumento delle forniture svedesi di carta e per un vincolo dei prezzi sul mercato. Per contro, le forniture alla Francia non hanno raggiunto il livello auspicato. Anche nei confronti dell'Olanda e del Belgio non è stato possibile finora giungere ad un accordo soddisfacente per ambo le parti. Le forniture alla Danimarca si manterranno nel 1943 sullo stesso livello dell'anno precedente. Invece l'esportazione svedese di carta in Italia subirà un lieve aumento. Particolari accordi sono stati presi fra Italia e Svezia per la fornitura di carta da giornale.

Fra i libri

Eugenio Olivero - *La Villa della Regina in Torino*. Oreste Mattirolo - *Il Giardino*. Pag. 91 con illustraz. f. t. Tip. Bonis (via Consolata, 16-E), Torino 1941-XX.

La Certosa di Pavia. Rilievi fotografici eseguiti in occasione dei lavori di protezione antiaerea. A cura della Direzione Generale delle Arti. Pag. 88. Casa Ed. Colombo, Roma 1942-XX.

Dott. Emilio Remogna - *Agenda municipale 1943-Anno* XXI *E. F.* Riveduta e aggiornata dal cav. uff. Eugenio Menna. Pag. 201. Tip. Ed. Cesare Nani, Como 1943-XXI.

Raffaello Morghen - *Gregorio VII*. Pag. 297, con tav. f. t. L. 38. Valerio Mariani - *Michelangelo*. Pag. 320 con tav. f. t. L. 45. Volumi della Collana « I Grandi Italiani » diretta da Luigi Federzoni. Unione Tipografico Editrice Torinese, Torino 1943-XXI.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 - MILANO

QUOTA D'ASSOCIAZIONE PER IL 1943-XXI

Soci vitalizi . . . . L. **510,—** (Estero L. **663,—**)

Soci annuali . . . . L. **30,70** (più L. 2 tassa di ammiss.) (Estero L. **40,80**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 28 Febbraio 1943-XXI

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 28 febbraio 1943		N. **103.759**
Nuovi Soci annuali al 28 febbraio 1943		» **9.114**
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1942	N. **273.965**	
Nuovi Soci vitalizi dal 1-1-1943 al 28-2-1943 . .	» **668**	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale . . .	» **6.788**	
		» **281.421**
		N. **394.294**
Presumibili rinnovi di Soci che, già iscritti nel 1942, non pagarono ancora la quota 1943, e presumibili nuove iscrizioni		» **43.706**
		N. **438.000**

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26,–** Estero L. **46,–**
Semestr. L. **13,–** Estero L. **23,–**

Abbonamento a **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **51,50** Estero L. **76,50**
Semestr. L. **28,–** Estero L. **40,—**

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75,–** Estero L. **114,–**

Luigi Zumerle - *I soccorsi giornalieri militari*. Pag. 245. Vol. n. 142 della « Raccolta Ostinelli ». Ed. Nani, Como 1943-XXI. L. 20.

Guglielmo Piccinini - *Documenti di vita reggiana (1588-1638)*. Pag. 8. Stabil. Tip. Artigianelli, Reggio Emilia 1943-XXI. - *Giuseppe Compagnoni e il Tricolore*. Pag. 10. Agenzia Libreria Ecclesiastica, Reggio Emilia 1943-XXI.

Remo Catani - *Connessione del Medio Tevere con i Laghi Tiberini per la utilizzazione integrale delle acque: energia, irrigazione, navigazione*. Pag. 8. An. Tip. Ed. Laziale, Roma 1943-XXI.

Carlo Alberto Cavalli - *Scuole tecniche per le industrie ornamentali*. Pag. 7. Ed. Fratelli Palombi, Roma 1942-XXI.

Ernesto Tron - *Il Motocarrista*. Pag. 352 con illustraz. Ed. Hoepli, Milano 1942-XXI. L. 28.

Pio Sauli - *Oli minerali e derivati. Analisi e lavorazione industriale*. Pag. 154. Edit. Ladisa, Trieste 1942-XXI. L. 30.

Francesco Laureati - *Storia ed arte in Terra di Montecosaro*. Pag. 46, con illustraz. f. t. Edita a cura dell'Ente Provinc. per il Turismo di Macerata, 1942-XXI.

Giuseppe Russo - *Scuola, istruzione tecnica e sviluppo industriale del Mezzogiorno*. Pag. 232. Istituto Meridionale Editoriale, Napoli 1942-*XXI*. L. 50.

Il Cinquantenario di una Società Ginnastica: La « Forza e Virtù », di Novi Ligure. 1892-1942-XX. Pag. 95, con illustraz. Tip. Sartorelli, Novi Ligure 1943-XXI.

Cataloghi gratis a richiesta

SEMENTI SGARAVATTI S. A.
PADOVA

Le più vaste coltivazioni d'Italia per la produzione di
SEMENTI SELEZIONATE DI ORTAGGI E FIORI
Sementi di Foraggi - Bulbi - Attrezzi

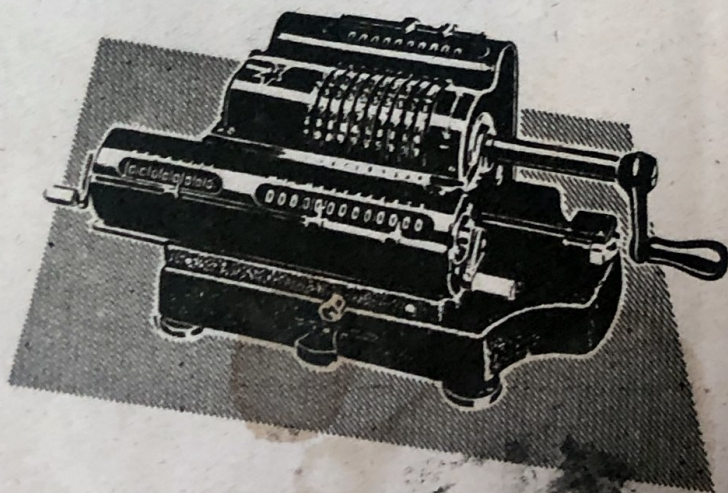
DEPOSITI

ROMA Via Cavour, 317, Tel. 65886 - TORINO Via Melchiorre Gioia 9/11, Tel. 44635
BOLOGNA Via 3 Novembre 8 (Piazzetta Aurora) vicino Piazza V. E., Tel. 25751
MILANO Piazza S. Giorgio, 3 (Via Torino), Tel. 12319 - FIRENZE Via Por S. Maria, 10, Tel. 26498.

STIATTI

Un'importante realizzazione
con sistema originale
e brevetti italiani

ANTARES

La prima
macchina calcolatrice
italiana a cursori

Paolo Pozzi s. A.
MACCHINE PER UFFICIO

MILANO
Corso Venezia, 8 - 10 tel. 72.210 70.414

Esposizione
Via Manzoni 6 tel. 12.231

ITALSTRADE S. A. - CAPITALE E RISERVE L. 100.000.000 - MILANO, FORO BUONAPARTE, 35
TELEGRAMMI: ITALSTRADE
TELEFONI: 14337-8-9 - 14684-85

ITALSTRADE S.A.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIX – NUMERO 4 APRILE 1943 – XXI E. F.

DOCUMENTI PER LA FEDE

LA "GUIDA DELLA TUNISIA"

Cuore e mente degli Italiani son rivolti da quattro mesi a Tunisi: l'ansia che ci faceva tener gli occhi fissi alla carta della Tripolitania e della Cirenaica e ai confini tra la Libia e l'Egitto, ormai ce li fa tener fissi alla carta della Tunisia: là s'è trasferita la battaglia: e questo – e non un abbandono, e tanto meno una ritirata, e peggio che peggio una fuga, significa la nostra evacuazione di Bengasi e di Tripoli. Là, a un tratto, la nostra conoscenza generica della regione (in cui sapevamo soltanto che i Siciliani s'erano consunti in sforzi di pionieri, meravigliosi di ardimento e di fecondità), – tende ora a precisarsi in una conoscenza particolareggiata dei luoghi, – secondo i nomi, per comprendere i nostri bollettini di guerra, – e secondo la configurazione, per renderci conto dello sviluppo delle azioni tanto nel campo logistico che in quello strategico e tattico.

Non più, soltanto Tunisi, con il suono d'una parola italiana che quasi indicasse una terra italiana d'oltremare, né soltanto Biserta, con il suo amaro sapore di frode diplomatica, di prepotenza militare aggressiva, di tradimento politico, hanno per noi un valore; ma i nomi dei monti e dei laghi, dei golfi e delle valli, perché il sangue dei nostri soldati (i quali dalla piccola testa di ponte improvvisata con temerarii sbarchi dal mare e dal cielo dilagano verso Sud e verso Occidente, e, gomito a gomito col leale alleato germanico, s'impongono all'orgoglio inglese e alla boria americana) comincia a scorrere rosso, e a benedire, a consacrare, a sigillare il più sacrosanto dei diritti.

Perciò, come un giorno non lontano per la Grecia (quando noi combattevamo, non con il piccolo popolo mediterraneo, ma con l'Impero Britannico che lo potenziava delle sue armi e della sua ricchezza), la Consociazione Turistica Italiana ci dà, in uno dei suoi volumi piccoli e intensi (1), il filo d'Arianna che ci conduca (tutti quelli che non appartengono alle schiere dei pionieri che han coltivata e costruita la nuova Tunisia, rendendola feconda e civile, i quali san tutto a memoria, e san guidarsi benissimo da soli) attraverso il meraviglioso labirinto orografico e idrografico di questa terra africana.

Sangue dopo sudore: di sudore italiano ogni zolla è imbevuta, ogni macigno è bagnato. Quanto lavoro italiano, e specialmente siciliano, per generazioni che si trasferivano in Tunisia con l'istinto d'orientamento delle più naturali migrazioni umane. Era casa nostra; Dio l'aveva posta lì, davanti alla Sicilia, con quel pilone di ponte di Pantelleria, perché la sentissimo soglia del nostro mondo coloniale, perché vi riconoscessimo la mano che l'Africa porge all'Europa attraverso l'Italia. Dal periodo del Comune,

---

(1) *Guida della Tunisia*. – Vol. di pagine 287, con 10 carte e 12 piante, in vendita ai Soci a L. 18 alla sede della C.T.I. e L. 20, franco di porto raccomandato, in Italia, Albania e Possedimenti. La Consociazione Turistica Italiana ha edito anche una "*Carta della Tunisia*" al 500.000 (cm. 96×140) in vendita ai Soci rispettivamente alla Sede del Sodalizio e in Italia, Albania e Possedimenti a L. 10 e L. 11,50.

ancora in pieno Medio Evo, gli Italiani vi sbarcano, vi lottano, vi si difendono, vi scavano i minerali, vi producono il grano, l'olio e la frutta, vi fabbricano strade e città, vi pescano i tonni e le spugne; e anche quando la Francia l'ebbe occupata, essi, che pure si sentirono spogliati d'un bene loro, d'un possesso testimoniato dalla perennità e fecondità del sacrificio, non l'abbandonarono; ma continuarono a farla pingue, ricca, bella, forse segretamente sentendo che l'ingiustizia non poteva essere eterna, e che la terra e il mare non potevano essere sottratti a chi li aveva avuti dalla Creazione come campo di sviluppo, di prove e di miracoli.

I Francesi non sono abituati a lasciarsi sfuggire confessioni politicamente compromettenti, né a scialare in elogi con gli Italiani; ma un Francese (il Loth) ha pure affermato: « sono gli Italiani che a Tunisi *assurent la marche de la colonisation* ».

Marcia verso dove? Non è còmpito nostro il dire: còmpito nostro è riascoltare nel profondo l'eco d'una parola di Mazzini: « Nel moto inevitabile che chiama l'Europa a incivilire le regioni africane, come il Marocco spetta alla Penisola Iberica, e l'Algeria alla Francia, Tunisi, chiave del Mediterraneo centrale, connessa al sistema sardo-siculo e lontana un 25 leghe dalla Sicilia, spetta visibilmente all'Italia ».

Marcia per quale diritto? Noi non vogliamo affermare; ma riascoltiamo la franca parola d'un principe indigeno: del Bey che la Francia forzò un giorno ad accogliere il protettorato gallico, Mohammed el-Sadok: « Nel mio regno tutti i cristiani sono protetti e favoriti; ma io prediligo gli Italiani, e fra costoro i Siciliani, che considero figli del paese ».

Marcia ch'era fino a ieri, per nostra libera scelta e per nostro temperamento, pacifica marcia di terrazzieri, i quali picconavano la roccia, vangavano a fondo la campagna, piantavano le fondamenta degli edifici civili; oggi s'è mutata, per imposizione di altri che non ci sgomenta, in marcia di guerra.

Un destino, che parve ai meno veggenti e coraggiosi una sventura, (quello che ci costrinse a portarci, dalle ridotte vittoriose di El Alamein, ad occidente di Tripoli) uno sleale accordo tra Francesi e Anglo-Americani, che sperarono per un attimo (attimo di follia o di delirio) di escluderci dal mare Mediterraneo, che è il nostro respiro, e di fare della testa di ponte della nostra civiltà, che un'altra volta si disponeva a redimere l'Africa, un trampolino per slanciarsi alla conquista e alla distruzione e oppressione della Penisola, ci ha dato il diritto di marciare, non più col passo del pioniere, ma con quello del legionario, ai quattro punti cardinali della Tunisia.

È una prima giustizia che si compie? Quella Tripolitania ch'era in continuo pericolo di venire attaccata alle spalle, quella Tripolitania che, come le nostre terre veneziane sull'Isonzo dopo il '66, era in posizione umiliata (noi in piatta pianura e i nemici sui balconi di roccia); quella Tripolitania che, per essere tutta una levigata distesa di sabbie appena lievitanti in dune, poteva essere spazzata dalla ricchezza e prepotenza di chi ha più carri armati, oggi l'abbiamo lasciata un momento per correre le terre di Tunisia, dove finalmente la genialità e l'ardimento italiano, il sangue e la volontà italiana hanno valli e creste, acque e boscaglie per potere abbarbicarsi nella difesa, e prender la spinta nell'attacco. E l'Inghilterra, che si è creduta vittoriosa perché ha dimenticato che, se avessimo voluto resistere qua e là per la fascia dell'Africa Settentrionale, eravamo sempre gli Italiani di Amba Alagi e di Giarabub, adesso, davanti alle barriere tunisine esita e perde fiducia; e l'America millantatrice, che credeva di far sua in Africa la parola di Cesare *Veni vidi vici*, e non s'è ricordata che per parole simili non basta gonfiare il petto e le gote, ma bisogna aver midolla di genio e d'eroismo, adesso, davanti alle barriere tunisine, s'accorge d'aver disprezzato vanamente gli Italiani; e tutti, Inglesi, Americani e Francesi, capiscono alla fine che cosa significhi per l'Italia Tunisi, sia che ci camminino i nostri eserciti, sia che ci stanzino gli eserciti stranieri: « Tunisi, chiave del Mediterraneo centrale, connessa al sistema sardo-siculo, e lontana un 25 leghe dalla Sicilia... ». E oggi queste leghe sono ridotte (e di quanto!) dalla invisibilità dei sommergibili e dalla velocità degli aeroplani, che paiono mettere la Sicilia agli ormeggi, una gòmena alla punta della Calabria, una gòmena alla punta di Biserta.

Nessun libro, in quest'ora, ci è sembrato più di questo un libro di poesia e un libro di preghiera; ossia un libro di fede.

ETTORE COZZANI

Gli Italiani in Grecia

Spazio vitale d'Italia, la Grecia fu in ogni tempo percorsa e descritta dagli Italiani.

Quando, nel secondo secolo dopo Cristo, Pausania dettava la sua descrizione dell'Ellade, poteva dirsi abbozzata la conoscenza archeologica e storica del paese bagnato dal Jonio e dall'Egeo e traversato da una serie quasi ininterrotta di monti, dall'arido massiccio, alto poco più del nostro Gran Sasso e prediletto dalle nubi e dagli Dei, al promontorio Ténaron, che noi oggi chiamiamo Matapán, dove fu immaginato l'ingresso al mondo dei morti. Ma solo dopo un lungo ordine di secolì si ebbe una vera e propria descrizione geografica del paese che i Romani chiamarono Grecia, se anche le linee essenziali di essa erano già fissate nella carta di Tolomeo, tanto più vicina al vero della carta itineraria romana del quarto secolo, dove pure è evidente l'istmo di Corinto e il carattere peninsulare del Peloponneso.

La montuosità generale e il gran numero d'insenature della parte continentale costituivano ostacoli gravi alla rappresentazione cartografica, mentre le molteplici isole dell'Egeo e la irregolarità della loro distribuzione, la quale risulta anche dall'artificiosità della tripartizione in Cìcladi, Spòradi settentrionali e Spòradi meridionali, sembravano escludere, allora, la possibilità di una rappresentazione anche solo approssimativamente esatta.

Paese marittimo per eccellenza, la Grecia poteva essere conosciuta e descritta soprattutto da marinai che, per ragioni di commercio, spesso legate a ragioni politiche, avevano tutto l'interesse di conoscere la serie dei suoi porti e i prodotti delle sue isole innumerevoli, che un descrittore italiano del Seicento, Giuseppe Sebastiani, « Visitatore Apostolico dell'Arcipelago », dice « seminate dalla natura ». Nessuna meraviglia, adunque, se gli Italiani riescono a costruire una nuova carta dei mari, mirabile per esattezza di contorni e precisione di posizioni, sin dalla fine di quel secolo decimoterzo che vede, al suo inizio, i Crociati arrestarsi a Costantinopoli, col pretesto di riporre sul trono Isacco Angelo, sbalzato dall'usurpatore Alessio III, e vede grandeggiare a tal segno il prestigio di Venezia che, mentre Balduino di Fiandra ha il titolo di capo del nuovo Impero latino, essa viene salutata « signora di una quarta parte e mezza dell'impero di Romania ».

Si inizia così – quando il marchese di Monferrato diventa re di Tessaglia e i Sanudo di Venezia sono salutati duchi di Andro e di Nasso e signori di Milo – la serie dei dinasti italiani in Grecia.

Ma difficile è seguire le vicende di queste signorie nel secolo XIII, quando, coll'affermarsi del predominio genovese a Costantinopoli, che determina la caduta dell'Impero latino, sorgono i primi dominii genovesi nelle isole prossime alla costa di Tracia o in quelle che fronteggiano la spiaggia anatolica, dove grandeggia quello degli Zaccaria di Castello, signori di Focea, fra cui è il celebre Martino, l'ammiraglio, salutato, all'alba del Trecento, *re dell'Asia Minore*.

In ogni modo, proprio alla seconda metà del Dugento risalgono i più antichi esemplari della nuova carta marina e della nuova guida costiera, che sono, senza possibilità di contestazione, opera di Italiani: la carta membranacea a colori della Biblioteca Nazionale di Parigi, la quale, appunto perché non finita, ci permette di conoscere il procedimento usato nella sua costruzione; il « portolano », ossia la guida costiera del Mediterraneo, dove risultano chiaramente indicate anche le direzioni, cosicché si può considerare come un vero e proprio complemento della carta marina, tanto diversa dalle antiche carte greche e romane, che si avvicinano, più o meno, al tipo fissato da Tolomeo, verso la metà del secondo secolo di Cristo.

E già da tempo è stato messo in tutta evidenza che solo queste carte marine dell'ultima età medioevale ci presentano una figurazione del Mediterraneo mirabilmente vicina alla realtà, e ci dànno, quindi, quella che noi possiamo dire la prima figurazione moderna della Grecia.

Chi guardi, ad esempio, la figurazione dell'isola invano contesa a Venezia nel 1206 dal genovese Enrico Pescatore, che pur s'intitola *comes Maltae et dominus Cretae*, nella più antica fra queste carte, cioè in quella chiamata « carta pisana », vede che in essa già appare, nelle sue linee essenziali, la forma dell'isola celebrata da Virgilio come sede d'antica civiltà (*Mons Idaeus ubi et gentis cunabula nostrae*). E, ugualmente, chi cerchi il gruppo delle Cicladi, le vedrà ritratte con relativa esattezza nel più antico atlante anonimo di carte marine medioevali a noi pervenuto: quello, del principio del Trecento, che noi possiamo ascrivere con ogni fondamento alla scuola del genovese Pietro Vesconte, ossia l'atlante della Biblioteca Beriana di Genova, noto universalmente col nome del suo possessore, che lo fece conoscere, circa settantacinque anni or sono, alla Società Ligure di Storia patria: il pittore Tammar Luxoro.

Una figurazione relativamente così precisa dell'estremità meridionale della penisola balcanica e dell'Egeo non si può spiegare se non ammettendo che essa sia il frutto di numerose espe-

CRETA, IN UNA CARTA MARINA ITAL. DELLA FINE DEL SEC. XIII.
(«*Carta Pisana*» *di autore genovese: Bibl. Naz. di Parigi*)

rienze sapientemente coordinate fra loro. Ed è assai verosimile che il grande progresso fatto negli ultimi decenni del sec. XIII e nei primi del XIV nella figurazione dei mari abbia avuto per base un procedimento ignoto agli antichi, cioè l'uso dell'ago calamitato, che, appunto verso il principio del Trecento, si perfeziona con la costruzione di una vera e propria bussola: la piccola scatola in cui l'ago imperniato oscilla sulla rosa dei venti.

Anche il solo grande numero delle penisole e dei golfi della Grecia continentale costituiva un ostacolo non lieve alla rappresentazione cartografica; ma questa diventava pressoché impossibile di fronte alla molteplicità delle isole, degli isolotti e degli scogli dell'Egeo, o alla complicata forma dello « Stretto di Turchia », che in un poemetto in ottave del Dati, divulgato intorno al 1420 – la *Sfera*, – appare avere una larghezza iniziale di sette miglia (poco meno di dieci chilometri e mezzo) e una lunghezza di centottanta, in direzione generale Nord-Est:

Ch'è circa sette miglia larga in bocca
E centottanta miglia par che sia
Per detto vento insin là dove tocca
Le mura della imperial città
Chè'n sull'altra più stretta bocca stà.

Indubbiamente, le descrizioni e le figurazioni della Grecia, dovute agli Italiani negli ultimi secoli dell'età medioevale e al principio dell'età moderna, non sono che il resto di numerosissimi lavori composti attraverso difficoltà d'ogni genere e salvati solo in parte dalla furia degli elementi e dagli assalti dei pirati. Del resto, per rendersi conto di tutto questo basta pensare alle condizioni politiche dell'Eubea nel terzo decennio del secolo XIV, quando l'isola, congiunta al continente da un ponte sull'Euripo (da cui il nome deformato di *Negroponte*) è già dilaniata dalle lotte di tre piccole signorie feudali dette « terzieri », vede addensarsi sul suo mare una nuova minaccia, quella degli « Almogaveri », ossia dei piccoli pirati catalani, guerrieri valenti a piedi o a cavallo e abili mercanti, che risultano alleati dei Turchi, come appare da una precisa testimonianza del veneziano Marin Sanudo o Sanuto, il quale afferma che là dove si posano non possono essere portati via se non morti, come i tafani. I castelli dell'isola passano da questo a quest'altro signore, da questo a quest'altro « terziere », cosicché risulta difficilissimo a un viaggiatore orientarsi fra tutta una serie di nomi di feudatari, che spesso sono soltanto signori nominali di questa o di quella terra. E a tutto ciò si aggiunga la pluralità dei linguaggi dovuti a elementi etnici diversi, dal greco all'italiano, dal romeno e da qualche altro idioma in cui pare rivivere la lingua di Roma, al bulgaro, da qualche resto di arabico al turco, e dal catalano alla così detta « lingua franca », in cui sembrano amalgamarsi le più diverse parlate dei marinai del Mediterraneo. Chi non ricorda, ad esempio, che talvolta gli abitanti delle Cicladi e quelli di Creta appaiono distinti in due popoli diversi, come Solino spiega a Fazio degli Uberti in quel curioso poema trecentesco in terzine conosciuto col nome di *Dittamondo*?

Cinque ui son lenguagi e septe popoli
Cum quei del mar che uedi che son due:
L'uno è Ciclaide e l'altro Centopoli.

CRETA, IN UNA CARTA PROSPETTICA TEDESCA DEL 1941. («*Der Adler*»: 12 agosto

L'ISOLA DI NEGROPONTE, ATENE E TEBE, IN UNA CARTA DI CRISTOFORO BUONDELMONTI, DEL SECOLO XV.

(*Museo della Biblioteca Vaticana*)

Anche nelle descrizioni geografiche generali degli Italiani appaiono accenni alla Grecia, con elementi tradizionali e storici, che passano poi a scrittori di altra nazione. Ma quello che più importa si è che italiane sono, nella loro grande maggioranza, le nuove descrizioni e le nuove figurazioni dell'Egeo, e che a umanisti italiani, quale Ciriaco Pizzicolli d'Ancona, indagatore dei resti archeologici della Morea nella prima metà del Quattrocento, sono dovuti dati precisi sui resti architettonici dell'antica Grecia.

Ciriaco Pizzicolli continua l'opera di Paolo Milanese, che fin dal 1370 si è recato a Costantinopoli a studiare la lingua e le principali correnti filosofiche della Grecia, e soprattutto continua l'opera del veronese Guarino, che ha cercato codici a Costantinopoli e a Rodi in quel primo decennio del secolo XV in cui acquista singolare fama tra gli umanisti un Siciliano, Giovanni Aurispa da Noto. Ma propriamente Ciriaco inizia sul suolo di Grecia le ricerche archeologiche italiane, che richiameranno l'attenzione generale dopo la scoperta del più antico codice scritto di leggi greche, alla cui illustrazione contribuiranno particolarmente, col tedesco Fabricius, i roveretani Paolo Orsi e Federico Halbherr, che riveleranno templi arcaici anteriori al secolo settimo avanti Cristo. E ciò nell'isola che la Bibbia ha chiamato Kaftor e che sotto il dominio veneziano prenderà il nome di Candia: l'isola che Fazio degli Uberti dice priva di lupi e di volpi, di nòttole e di serpi, paragonandola, per la sua figura generale, a un « abeto lungo e grosso... *cum rami tronchi* ».

Gli Italiani sono sempre all'avanguardia nella conoscenza della Grecia; e se la prima carta a stampa della Grecia che meriti il nome di moderna è quella del piemontese Giacomo Gastaldi, riprodotta nel *Theatrum orbis terrarum* che il fiammingo Abramo Ortel stampò ad Anversa nel 1570, giova altresì ricordare che lo studioso il quale, verso la fine del Seicento, più contribuisce alla diffusione delle conoscenze geografiche intorno alla Grecia è il ravennate Marco Vincenzo Coronelli, cosmografo della Serenissima e generale dei minori conventuali. Egli fa tesoro, nella sua *Historia del Regno di Negroponte*, nelle *Memorie storiche sul Regno di Morea*, e nell'*Isola di Rodi geografica, storica, antica e moderna*, di quella stessa esperienza diretta dei Veneziani, che aveva permesso a Carlo Maggi, venduto schiavo a Cipro dopo la caduta di Famagosta, di raccogliere vedute di Cipro, Candia e Milo, e al principio del secolo successivo aveva concesso a Silvestro Quirini di dettare la sua *Raccolta di alcune cose da lui osservate nel viaggio di Tenedo*.

E se il piacentino Pompeo Ferrari è autore di una « *Relatione dell'isola e città di Tine* », e nel campo della storia, della fisica terrestre e della geografia fisica sono preziose le *Osservazioni intorno al Bosforo Tracio, ovvero Canale di Costantinopoli* (1681), dovute al bolognese Ferdinando Marsili, instauratore del metodo scientifico nello studio dell'oceanografia, altri pregevoli scritti italiani sono andati invece perduti, come l'itinerario dettato dal veneto Bolzani che, al principio del Cinquecento, percorre a piedi la Tracia e la Grecia.

Non pochi, però, sono i lavori italiani sulla Grecia dettati nell'età moderna pervenuti a noi, e tradotti talvolta in inglese, francese e tedesco, come il *Viaggio in Grecia* del modicano Saverio Scrofani, apparso a Londra nel 1799. E quello che più importa è che gli Italiani hanno un indiscutibile primato in questo campo di studi anche per le preziose relazioni di alcuni agenti della Serenissima sulle Isole Jonie, dove sono ancora così vive, in alcune parlate, le tracce del dialetto veneziano.

Ma lo scritto in cui la priorità italiana nella descrizione e nella figurazione della Grecia è documentata nel modo più evidente, è l'*Isolario* di Cristoforo Buondelmonte, portato a compimento, in una prima redazione, nel 1420.

Cristoforo Buondelmonti è un ecclesiastico, come ecclesiastici sono il genovese Giovanni Mauro di Carignano, autore della carta di tipo marino e terrestre del principio del Trecento, che è, ad un tempo, opera di scienza e opera d'arte, e il camaldolese Fra Mauro, che nel 1459 porta a compimento, in Venezia, il grande planisfero detto dal geografo francese Vivien de Saint-Martin « il principale cimelio della cartografia medioevale ».

Dalla sua nativa Firenze Cristoforo Buondelmonti raggiunge Rodi, dove attende, fra altro, anche alla raccolta di manoscritti greci; e soggiorna poi a Creta, a cui dedica una particolare relazione.

Ma soprattutto indaga l'aspetto e la vita di quelle isole che saranno oggetto della sua opera, nota qualche volta sotto il titolo di *Descriptio Cycladum atque aliarum insularum*, innegabile documento di dottrina, malgrado l'ingenuità di alcune affermazioni e di alcune etimologie. La caratteristica prima di questo lavoro è di essere frutto dell'osservazione diretta, il risultato, cioè, di numerose peregrinazioni in tutto l'Egeo, e, secondo ogni probabilità, anche a Cipro, oltrecché nelle isole Jonie. Probabilmente Cristoforo Buondelmonti è ritornato almeno quattro volte in tutte le isole principali, insoddisfatto sempre del materiale raccolto, e forse desideroso di confrontarlo con qualche fonte bizantina di cui potè avere notizia.

Finalmente invia, nel 1422, al Cardinale Giordano Orsini, un esemplare dell'*Isolario* arricchito da un'ampia serie di figure a colori, che dànno la forma generale delle principali isole descritte e portano l'indicazione dei centri commerciali e non raramente delle fortezze.

Ma passano più di quattro secoli prima che l'opera sia pubblicata. E poiché viene data alle stampe da Luigi De Sinner, amico di Giacomo Leopardi, sulla base di scorretti codici parigini, può dirsi che essa attenda ancora una edizione critica che si valga della redazione più ampia, e anche di quella minore di cui abbiamo una versione veneta in un manoscritto quattrocentesco dell'Ambrosiana. Questa edizione non sarà, però, facile còmpito, dato il numero notevolissimo dei codici conservati nelle principali biblioteche d'Europa, arricchiti talvolta anche di carte, come quella di Cipro, non attinenti all'Egeo, o accompagnati da indicazioni marginali di paralleli e di meridiani.

La molteplicità dei codici dimostra l'importanza dell'opera del Buondelmonti, prima descrizione moderna dell'Egeo, la quale ha avuto un influsso decisivo su tutti gli scrittori posteriori, e soprattutto su quanti, italiani e stranieri, hanno tentato di figurare in carte le isole dell'Egeo, come risulta da confronti anche con opere, relativamente tarde, del Seicento.

Infatti, a circa sessant'anni di distanza dalla comparsa dell'*Insularium Archipelagi* del Buondelmonti, e quindi verso il tempo in cui Francesco Berlinghieri compone la sua parafrasi in terza rima della *Geografia* di Tolomeo, un Veneziano – che è stato per ben quindici volte *oficial in trireme* e quindi *patrone in nave*, e che ha navigato con altri Veneziani appartenenti a famiglie patrizie, quali i Barbarigo, i Basadonna, i Bembo, i Loredano, i Mocenigo e i Venier – porta a compimento una sua curiosa fatica.

Egli descrive in settantadue sonetti le principali isole dell'Egeo, accennando anche a molte

NÍSARO, NELLA DESCRIZIONE IN VERSI E NELLA CARTA DI BARTOLOMEO DA LI SONETTI.

(*Incunabulo: verso la fine del sec. XV*)

Per Nisari

Pur per ponente va mia nauicella
che se partita da guarda lontano
e per che manchi al timonier lafano
la porta per sto mar basa la vella
E pel breue camino e gionta quella
a nisari o a carachi per certano
donde che fu a flaminio capitano
pronostichato sua victoria bella
Questinsula sia in mezo vn alto monte
che ne la sumita tal volta a foco
come a vulcano et a dal pe vna fonte
E de in vn pian vn lago in questo loco
doue suo gente a far so'fere e pronte
et a cinque casteli e duo ne toco
per che glialtri val poco
Mandrachi e paleocastro i mior sia
Fa fichi asai. e volta vinti mia

Alpeso teramota e sporti e strana
Uerso ponente e lesindea e chirana

delle minori e addirittura a scogli e secche, per dar conto preciso di quanto può interessare un navigatore:

> *Quante insule vi son picole e grande*
> *et scogli et seche e citate et castella.*

Ma non si accontenta di questo: vuole dar conto anche dei mutamenti subìti dai centri abitati (*come già furon e come hora si trova*) e soprattutto dei mutamenti dell'onomastica; così come vuol fornire precise notizie sui venti più propizi per la navigazione da isola a isola. Due cose pone sùbito in tutta evidenza: che egli ha veduto direttamente tutte le isole descritte (*e chon l'ochio vedute ad una ad una – e calchate col piede al voler mio*), e che le carte che accompagnano la breve opera sono state delineate e colorate personalmente dal suo au-

tore: *Con le mie proprie man picta ò ciaschuna – E in sto picol volume le agio poste.*

Chi sia, poi, precisamente l'autore dei sonetti che già Apostolo Zeno disse «poco felicemente tessuti», non possiamo dire, benché nel frontispizio del raro incunabulo appaiano le parole: *Isolario per Bartolommeo dalli Sonetti Veneziano.*

L'autore – *al leuissimo vento navicando – con la dolce barcheta sua polita* – è stato in novantotto isole, compresi trentun isolotti, ed ha potuto contare quattrocentosessantotto scogli e centoquarantasei secche. Questi precisi dati numerici ricordano le descrizioni arabiche che noverano più di settemila isole fronteggianti la costa dell'India più remota; e mettono in tutta evidenza l'esattezza dell'autore del «Periplos nison». Può a tutta prima apparire che egli intenda citare scrupolosamente anche le sue fonti, poiché non solo parla espressamente di Dionisio il Periegeta e di Virgilio, di Strabone e di Pomponio Mela, ma ricorda perfino Empedocle. Però, che i suoi scrupoli non siano in questo campo eccessivi risulta chiaramente dal fatto che egli non pensa a ricordare proprio quell'autore da cui ha senza dubbio attinto largamente: Cristoforo Buondelmonti.

Malgrado ciò, è innegabile che il suo breve lavoro ha particolare importanza nella storia della conoscenza del Mediterraneo orientale per la serie delle cartine, dove, come risulta dai cerchi circoscritti alle isole, abbiamo il tentativo di un vero e proprio orientamento, con osservazioni alla bussola:

> *Et se ho più volte ogn'insula chalchatta*
> *e porti e vale e scogli i sporchi e i netti*
> *col bossolo per venti ho i capi retti,*
> *col stilo in charte ciaschuna segnatta.*

Bartolomeo si preoccupa essenzialmente di fornire notizie precise sulla distanza di un'isola da un determinato approdo e sulla posizione che essa ha rispetto a questo, nonché sul perimetro dell'isola stessa.

E considerando che egli intenda riferirsi al miglio italiano del tempo, contenuto sessanta volte nel grado di meridiano e pari a circa 1480 metri, constatiamo che le sue misure coincidono, con sensibile approssimazione, con quelle che possiamo eseguire sulla bella carta ipsometrica al cinquecentomila, o sulla carta alla scala di 1:3 milioni annessa alla «Guida» che la Consociazione Turistica Italiana ha pubblicato alla vigilia dell'occupazione tedesca e italiana della Grecia.

Così alla prima isola descritta, cioè a Citera («Cerigo» o «Zericho»), Bartolomeo assegna un perimetro di poco inferiore agli 89 chilometri, (*E volta circa da sesanta mia*); e la cifra è sensibilmente vicina a quella vera (95 chilometri). L'autore mette poi in tutta evidenza la sua montuosità – *È molto montuosa e poco piana* –, e l'importanza che in essa ebbe il culto di Venere (*il castel Citheron se vede in ea – Dove fu celebrata questa Dea*); il che concorda coll'accenno ai suoi rari approdi, che ricorre, ad esempio, nella «Guida», unitamente al ricordo che nell'isola, alta poco più di cinquecento metri, sarebbe sorta, secondo qualche autore, una derivazione del santuario di Astarte di Ascalona, da cui sarebbe venuto il culto di Afrodite «che la tradizione greca volle far nascere qui, dalla spuma del mare». Citera rappresenta l'estremità occidentale dell'area sacra a Venere, così come Cipro ne costituisce l'estrema terra orientale.

E la descrizione ritmica di Bartolomeo, *che il pelago de Egeo vien nominata*, termina appunto con un accenno all'isola *simile a Creta di grandezza*, che *sta verso Charia col suo piano e colle*: l'isola ricca di zucchero e sale, di grano e di vino, la quale conta dieci centri maggiori, fra cui Pafo, Salamina, Famagosta e Nicosia, ed è celebre per le sue donne ospitali: *Questa è quella Achamantida che piacque – Cotanto a Venus delichata e molle.*

Ma come procede la descrizione?

Basterà qui, evidentemente, ricordare le rotte principali: Citera, Creta, Scárpanto, Rodi; Nísiro, Stampalia, Santorino, Milo; Andro, Tine, Paro, Nio; Amorgo, Cos, Patmo, Samo; Scio, Metelino, Lemno, Monte Santo; Sciro, Eubea, Citera.

Bartolomeo, che ha qualche conoscenza di greco, si preoccupa di citare, accanto al nome moderno di un'isola, il nome antico, o meglio, i nomi antichi, che qualche volta ascendono, come nel caso di Delo, addirittura a otto. Ma, mentre considera Delo come perno per precisare la posizione di venti isole, talvolta si accontenta di una determinazione sommaria, come quando parla di Creta – *l'insula del gran Giove tanto degna – La qual si siede vasta immezo il mare*, o della terra fatta deserta dall'accordo fra Genova e Venezia: *preso a la bocha de la Romania – cioè del Stretto, Tenedo si sta*. Però, nel maggior numero dei casi, come già si è ricordato, precisa direzione e distanza, collegando così descrizione a descrizione, schizzo a schizzo, come fa a proposito delle isole di Simi, Calchi e Alinniá:

> *Se da le Sime te vorai leuare*
> *per andar quarta d'ostro in ver garbino,*
> *circa quaranta mia per tal camino*
> *Limonia e Carchi tu potrai trouare.*

Sua preoccupazione costante è il dato relativo al perimetro, che varia da un minimo di dieci miglia per Cerigotto, a un massimo di seicento per Creta. Dodici isole, invece, hanno un giro fra 20 e 50 miglia; e tre sole, Scio, Rodi, Metelino, superano i cento.

Notevole è l'accenno alle sorgenti calde di Termia, che Bartolomeo, per esperienza personale, dichiara più efficaci di quelle di Àbano. Così, tra i vari fenomeni naturali, vien dato risalto al carattere vulcanico di Nìsiro e del gruppo di Santorino, nonchè all'onda di marea dell'Euripo, che ha affaticato invano le menti degli

CRETA: PRODHROMOS (CHISSAMO) – CHIESA DI S. GIOVANNI, COI FRAMMENTI DELLA TOMBA VENIER.

(*Gerola, Monumenti veneti nell'isola di Creta*)

studiosi: *Ed è quest' acqua in tal modo sortida – che mai alchuno non la intese niente*. E le sue parole richiamano al pensiero la tarda leggenda secondo la quale Aristotele, disperando di trovare una spiegazione plausibile alla particolare forma di marea, si sarebbe addirittura buttato a capofitto nelle onde, dopo aver esclamato: *Poiché Aristotele non può capire l'Euripo, questo accolga Aristotele*.

Bartolomeo non poteva dimenticare la fertilità delle valli di Metelino, Amorgo, e Tine; il miele e il vino di molte isole, fra cui Santorino e Nicaria, Tènedo e Simi; i frutti di Lero e Sicandro; il mastice di Scio; le «belle rose estive» di Rodi; i prati di Sciati e Scópelo; le fonti di Cos e la ricchezza mineraria di Patmo (*chi de ciò fusse artista – trarria molti metalli di sue vene*) o di Paro, che da lungi gli appare *tutta nevigata*.

E l'imagine efficace richiama al pensiero i notissimi versi del poeta di Valdicastello:

Marmi di Paro in fulgidezza bianca
Splendenti a la marina,
Come la falce della luna stanca
Nel ciel de la mattina.

La sua attenzione si doveva fermare sulle capre selvatiche e sui conigli, tanto numerosi in isole spopolate. Ma, da buon navigatore, egli si preoccupava soprattutto di mettere in evidenza la qualità dei porti, numerosi e buoni a Creta e a Zea, a Metelino, a Tènedo e a Paro, nonché a Scópelo e a Sciati, minacciati dai pirati, per cui da tempo gli abitanti di Nio avevano deciso

PRINIÁ (CRETA) – RESTI DEI DUE TEMPLI ARCAICI. (*Missione Halbherr*)

di mandare, in caso di pericolo, *le vecchie fora a discoprire al piano*.

Davanti a Rodi egli esclamava: *In questa prima fu l'arte del mare*; e davanti a Creta evocava l'intensa industria navale: *E fanno in Candia tanti lauor degni – che van per tutto il mondo de tal legni*.

La sua esperienza gli suggerisce qualche rapido felice tocco a proposito del Monte Athos, *altissimo e divoto tutto quanto*; dei paraggi di Forni, *scogli deserti, una mala contrada*, e di quelli di Sirna, che egli chiama *La scrova*, dove così difficile è la navigazione notturna.

Mosaici e ruine di edifici in isole deserte, e resti di castelli e di abitati in terre quasi spopolate gli suggeriscono considerazioni sui mutamenti, attraverso il tempo, della densità della popolazione; e il grande prevalere della popolazione femminile su quella maschile gli detta, a proposito di Sifanto, questi due versi: *che molte done qui vivono caste – ché non han tanti viri che gli baste*. Un'isola gli appare, invece, ben popolata: quella di Tine. E mentre ricorda che a Calchi si dànno in dote alle fanciulle badili e zappe – come ora presso alcune popolazioni dell'Africa centrale – non risparmia, a proposito di Scárpanto, l'accenno al matrimonio temporaneo: *A chi volese tor muliere a proua – sì fatta usanza a st'insula se troua*.

Annotazioni antropogeografiche non mancano, adunque, in questa curiosa operetta dettata in pieno Rinascimento; come non mancano accenni a miti ellenici, a tradizioni popolari del tempo. Infatti, a proposito di Nicaria si ricorda, ad esempio, quanto avvenne *perché Phebo scaldò troppo la pece*, cioè il mito celebrato da Ovidio.

Né Bartolomeo si accontenta di raccogliere notizie sulla fortezza che vigilava un tempo l'estremo capo orientale di Nanfio, o sulle antichissime città della vasta isola, in cui sono così evidenti tracce di romanità: (« Retemo », o « Rhethymnon », o « Rhétymné »): *Jerapoli che in verso l'Oriente – tuto disfato in terra se remira*. Egli cita nientemeno che un'iscrizione di Nasso, attribuita al re Peleo, aggiungendo: *Come si vede a Delos la scriptura*.

E tuttavia, malgrado questa puerile presunzione di cultura, malgrado le etimologie cervellotiche e malgrado, soprattutto, la ingenua forma letteraria, la descrizione ritmica dell'Egeo, dettata verso la fine del Quattrocento da Bartolomeo da li Sonetti, rimane, per precisione di dati topografici e per originalità di rappresentazioni cartografiche, fra i più significativi e i più originali documenti della priorità italiana nella descrizione della Grecia.

PAOLO REVELLI

Il velivolo da soccorso

VA IL BIANCO VELIVOLO ROSSO-CROCIATO VERSO LA SUA META, AD APPORTARE SALVEZZA E CONFORTO. (*Fot. R. Aeronautica*)

La guerra aerea nell'attuale conflitto, se ha ricalcato le orme già segnate in quello precedente, ha avuto anche manifestazioni che in parte hanno rappresentato un'evoluzione rispetto alle caratteristiche già assunte dall'impiego dei mezzi, in parte hanno dato forma ad uno sfruttamento nuovo dei mezzi stessi, in seguito ai progressi della tecnica ed alle necessità speciali via via scaturite dalla condotta delle operazioni in particolari ambienti geografici, che nell'altra guerra videro scarsamente o non videro affatto l'impiego di velivoli.

Fra le nuove forme di sfruttamento dei mezzi aerei occupa un posto assai importante il soccorso ad apparecchi sinistrati.

Mentre nell'altra guerra le linee di contatto dei contendenti erano rigorosamente delimitate nel settore terrestre, in questa si sono avuti vastissimi settori coloniali, nei quali le linee avanzate dei combattenti erano intervallate da zone disabitate o desertiche, occasionalmente e per poche ore intersecate da pattuglie esploratrici, senza contare che nella zona libica uno dei fianchi degli schieramenti si perdeva verso le desolate ed abbacinanti distese sahariane. La frequente discesa forzata di apparecchi in quell'immensità di spazio incontrollato, dalla mutevole conformazione esteriore, costrinse a ricorrere ad un rapido sistema di ricerca e di ricupero degli equipaggi infortunati.

Mentre, poi, nell'altra guerra la limitata autonomia dei velivoli non consentiva molto margine al loro impiego sulle vaste distese marittime, in questa, l'aumentata potenza militare e le grandemente accresciute autonomie degli apparecchi hanno sempre più conferito a questi ultimi il carattere di protagonisti nella lotta sul mare, sicché l'asprezza assai più accentuata assunta dal contrasto aeronavale ha reso molto frequente la discesa in mare di velivoli sinistrati, rendendo sempre più assillante il problema del sollecito ricupero di equipaggi, affidati a mezzi galleggianti d'efficienza non duratura.

Furono queste le ragioni che dettero origine all'impiego del velivolo da soccorso, e in un secondo tempo alla formazione di reparti aerei speciali, addetti al ricupero del personale di volo infortunato. Da principio vennero impiegati esclusivamente velivoli bellici normali; man mano, poi, furono anche studiati e costruiti apparecchi, opportunamente provvisti di tutto l'occorrente (personale e materiale) adatto ad apportare ai sinistrati il soccorso necessario e le prime cure sanitarie vere e proprie.

I bollettini di guerra hanno spesso accennato all'opera altamente umana svolta dai velivoli da soccorso, e ne hanno parlato solo allorché vi sono stati indotti dalla sleale ed illegale condotta della R.A.F., che così spesso ha bestialmente inveito contro i bianchi velivoli rosso-

ATTRAVERSO UNA PASSERELLA ED UNA SCALETTA, GUIDATI DALL'INFERMIERE E DALL'ALTRO PERSONALE DI BORDO, I NAUFRAGHI RAGGIUNGONO LA CABINA DEL VELIVOLO. *(Fot. R. Aeronautica)*

IL BATTELLINO DI SALVATAGGIO, CARICO DI DOLORI E DI SPERANZE, SI ACCOSTA AL VELIVOLO DI SOCCORSO. IN FONDO AD ESSO UN NAUFRAGO OSSERVA IL POLSO DI UN COMPAGNO GRAVEMENTE FERITO. *(Fot. R. Aeronautica)*

crociati, in fase di ricupero di sinistrati, il più spesso feriti, in balia delle onde.

Ma quelle citazioni, la cui frequenza è stata una periodica denunzia dei criminosi sistemi di guerra anglosassoni, rivelano solo un aspetto, sia pure il più tragico, di un servizio che si svolge nella penombra della guerra, nella quale solo il cozzo esteriore delle forze contrapposte ha necessariamente rilievo. È bene, però, che il pubblico sappia di quanta umana solidarietà e di quali oscuri sacrifizi sia intessuta l'opera di piloti, specialisti, medici ed infermieri, addetti a questo importante servizio dell' Arma Azzurra.

L'apparecchio da soccorso agisce, di massima, in tre circostanze:

a) quando il velivolo sinistrato riesce a lanciare l'S.O.S., comunicando le coordinate del punto in cui l'incidente avviene;

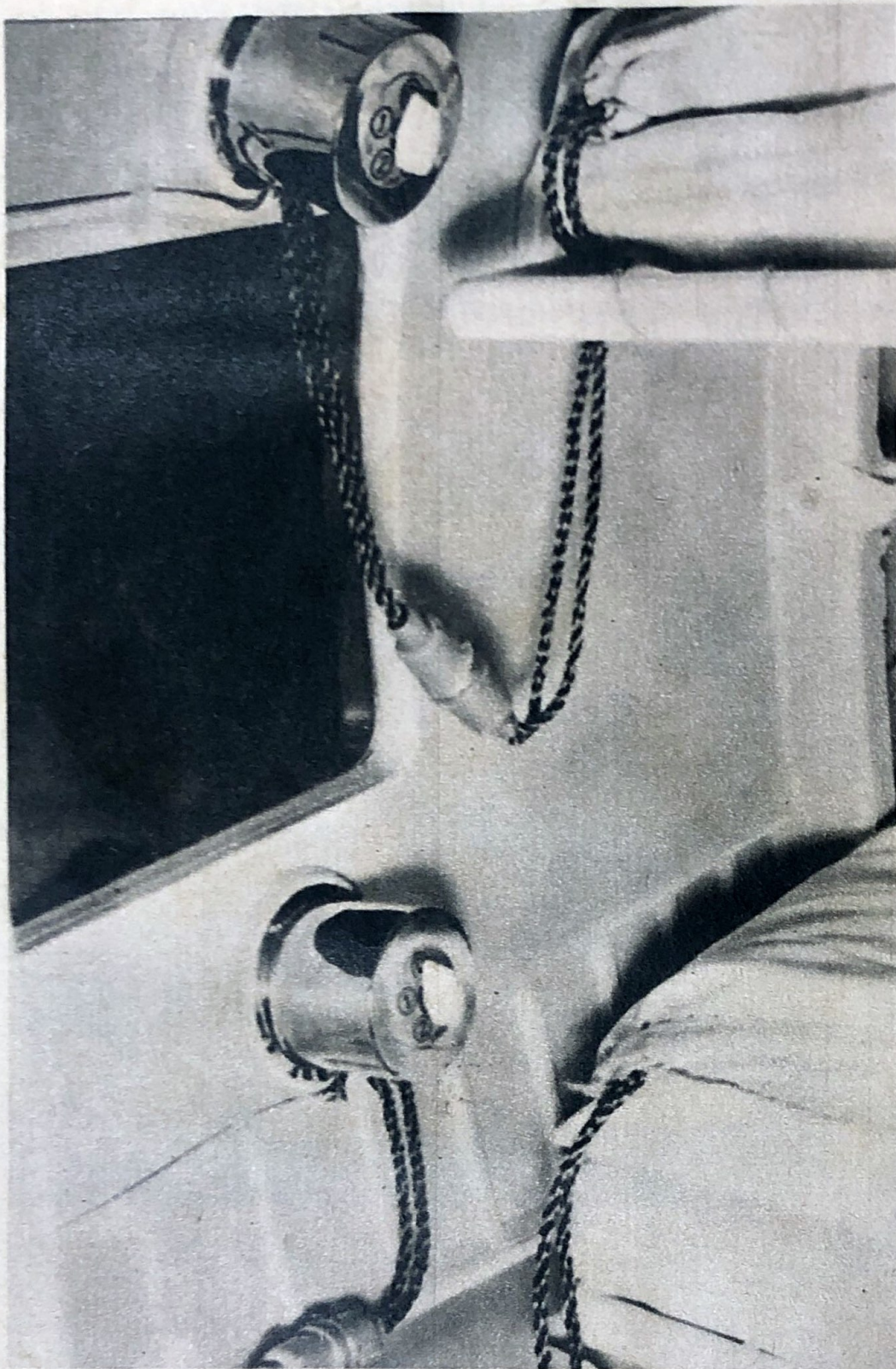
b) quando il velivolo non torna alla base, né dà alcuna notizia di sé;

c) allorché una complessa operazione aerea in mare consiglia di farvi partecipare anche i velivoli da soccorso, in modo che il loro intervento provvidenziale sia immediato.

UN SISTEMA PIÙ MODERNO PER RICUPERARE GLI INFORTUNATI, MEDIANTE UNA BARELLA MOBILE, FATTA SCORRERE SU GUIDE CON VERRICELLO DALL'INTERNO DEL VELIVOLO.

In ognuna di queste circostanze vi sono grosse difficoltà da superare. Nelle prime due esse riguardano specialmente la rotta da seguire per rintracciare i sinistrati: anche nel caso più favorevole, quando, cioè, si hanno gli elementi geografici per rintracciarli, le mutevoli condizioni di visibilità del mare, l'eventuale oscurità, le correnti marine di scarrocciamento, la rotta del battellino di salvataggio sul quale i naufraghi si saranno rifugiati, rendono molto problematico poterli individuare. Intuitive poi sono le difficoltà che si presentano nel caso che la ricerca debba avvenire senza alcun elemento sicuro di orientamento. In tutti e due i casi l'offesa aerea nemica ha carattere eventuale. Nel terzo caso, individuare i sinistrati è piuttosto facile, ma l'offesa aerea e navale nemica è incombente.

Accompagnamo mentalmente nella sua dura missione uno di questi bianchi velivoli, che sulla fusoliera e sulle ali ha ben dipinta la croce rossa, la quale dovrebbe renderlo immune da ogni offesa nemica. In base agli elementi a lui forniti o dal velivolo sinistrato o dai compagni di missione del velivolo non rientrato, il pilota fa i suoi calcoli circa la rotta da seguire, mentre a bordo si appronta tutto ciò che serve a completare l'attrezzatura fissa e mobile del velivolo sanitario (cime, salvagenti, battellini pneumatici, coperte, ecc.). Il velivolo, con a bordo il medico o l'infermiere o tutti e due, accompagnato dai

IL SISTEMA DI RISCALDAMENTO ELETTRICO DEI LETTINI DI BORDO.

(*Fot. R. Aeronautica*)

voti ardenti di tutto il personale, parte e dirige verso le solitudini di un mare a volte calmo, il più delle volte mosso, o addirittura tempestoso.

Non sempre si ha buona visibilità nei voli sul mare. Spesso un'intensa foschia mette a dura prova finanche l'abilità professionale del pilota, che non riesce a distinguere il cielo dal mare, al punto che, se non avesse a bordo appositi strumenti, difficilmente riuscirebbe a mantenere la stessa linea di volo.

Gli occhi dei componenti l'equipaggio scrutano intensamente e nervosamente la superficie liquida sorvolata. Ogni tanto qualche schiarita, con la subitanea visione di un mare azzurro dalle onde increspate, il cui nitore contrasta mirabilmente con la visione confusa e caliginosa precedente. Folate di nebbia o di nuvolaglia sfilacciata scorrazzano sotto il velivolo. Ogni tanto laggiù al limite d'orizzonte compaiono mostruosi agglomerati di nuvole dalle forme più strane: quelle che nella visione prospettica sono illuminate dal sole, appaiono argentee ed in singolare contrasto con altre di colore oscuro, le quali, in un piano arretrato, si protendono in uno sce-

DUE LETTINI E L'ARMADIO FARMACEUTICO.

(Fot. R. Aeronautica)

nario fantastico, che solo la natura è capace di offrire all'occhio umano.

Che cosa rappresenta nell'immensità di un mare spumeggiante un minuscolo battellino con dentro pochi uomini, sfuggiti ad una drammatica vicenda, per viverne molto spesso un'altra non meno tragica della prima? Qualcosa come un guscio di noce, sballottolato dalla furia delle onde. Il pilota lo sa, ma sa pure che nella ricerca di quegli esseri è impegnato il suo amor proprio e tutta la solidarietà dell'Arma a beneficio dei sinistrati, ai quali egli è spesso legato da vincoli di strettissima amicizia. Sa che le vicende del suo volo sono ansiosamente seguite da colleghi, superiori ed inferiori. Per lunghissime ore, quindi, scruta quell'uniformità esasperante di mare mosso, cambia continuamente la quota del suo apparecchio, abbassandosi per meglio guardare nelle sinuosità mobili delle onde, quando qualcosa di anormale si è presentato alla sua vista, ed innalzandosi quando vuole abbracciare più ampio orizzonte per la ricerca. A bordo è una tensione continua; tutti gli occhi sono protesi nell'ansia della ricerca e l'aereo,

IL MEDICO, MENTRE L'APPARECCHIO VOLA VERSO LA BASE, PRESTA LE PRIME CURE AL PIÙ BISOGNOSO DEI NAUFRAGHI.

spesso tra l'infuriare degli elementi, tesse e ritesse la sua invisibile trama, e non si dà pace fino ad esaurimento della sua autonomia.

Quando il bianco velivolo riesce finalmente a scorgere sul mare l'oggetto delle sue ansiose ricerche, a bordo una grande gioia pervade gli animi, e tutta l'ansia e tutte le fatiche precedenti vengono dimenticate.

S'inizia allora l'ammaraggio, nel quale il pilota condensa tutta la sua abilità professionale, specie se le condizioni del mare – il che avviene spesso – sono tutt'altro che benigne. Raggiunta la superficie del mare, s'inizia la non facile opera di salvataggio vera e propria, alla cui riuscita sono di ostacolo il moto ondoso, le correnti di scarrocciamento, molto spesso le condizioni fisiche degli infortunati e non di rado l'attacco vile di aerei nemici.

Allorché i naufraghi sono finalmente ricuperati a bordo, vengono loro prestate le cure più urgenti dal medico o dall'infermiere, cure che vanno dal rifocillamento e dal cambio degli indumenti inzuppati alle provvidenze sanitarie più urgenti, che a volte culminano anche in un intervento chirurgico vero e proprio.

Compiuta la sua opera di ricupero, dopo una movimentata manovra, resa più difficile dall'aumentato peso, l'apparecchio riesce finalmente a staccarsi dalle onde e fila gioioso ed impaziente verso la base lontana. Il marconista, col suo ticchettìo, dà la lieta novella, ed a quell'annuncio al campo d'aviazione qualche ciglio s'inumidisce.

Questa la schematica esposizione del lavoro dei velivoli da soccorso, la cui opera non sempre, purtroppo, è coronata da successo.

Non meno drammatica che in mare si svolge l'azione di soccorso nel deserto o in zone circondate dal nemico, come più volte si è verificato sul fronte russo. Allorché il salvataggio avviene su settori terrestri, l'offesa nemica è molto più probabile che in mare, data la maggiore possibilità che l'avversario irradi la sua caccia in libera crociera.

Vari equipaggi ebbero a sacrificarsi in questo delicato servizio, e fra essi vi furono 3 medici e 12 infermieri.

A tutto il 31 dicembre 1942, *senza contare i voli ed i salvataggi operati da normali apparecchi di squadriglia*, le squadriglie da soccorso hanno eseguito 82 salvataggi, ricuperando 338 persone, fra le quali si trovano anche naufraghi tedeschi, e molto più spesso inglesi ed americani.

Dietro l'aridità di queste cifre è adombrata l'intensa passione di piloti, specialisti, medici ed infermieri, la cui opera silenziosa, non scevra di rischi, conferisce un soffio di poesia ed un palpito d'umana solidarietà a tante vittime della guerra, che debbono la loro salvezza all'opera provvidenziale del bianco velivolo da soccorso.

(*Fot. R. Aeronautica*)

VINCENZO LIOY

LODE DEI CIBI ELEMENTARI

PANE E MINESTRA

Cosimo Giorgieri Contri ha chiuso – possiamo dire – la sua vita operosa con questo articolo per « Le Vie d'Italia », di cui era collaboratore fedelissimo. Il 14 febbraio, mentre in tipografia si componevano gli ultimi suoi pensieri, egli lasciava questo mondo in tumulto, a Viareggio, dove abitava da molti anni. Nato a Lucca il 16 agosto 1872, si era laureato in giurisprudenza, ma poiché si sentiva artista nell'anima, fece parlare di sé come scrittore, poeta e giornalista, pubblicando volumi di versi che lo designarono come una grande promessa della poesia italiana, romanzi che lo posero in prima linea nella giovane letteratura nostra, e un gran numero di scritti sparsi su giornali e riviste.
Salutiamo in pensoso raccoglimento la memoria di Cosimo Giorgieri Contri, che ha concluso la sua nobile esistenza al suo posto di lavoro.

Sul mio piccolo desco, piccolo ma atto per me, che forse allora, e ormai non più, mi credevo – oh! ingenua vanità dei giorni di un tempo, quando il cosmopolitismo, o praticato o superato, aveva per base sicura, più che i salotti, non sempre aperti, i grandi ristoratori, sempre accoglienti! – per me, ripeto, che mi credevo un raffinato di tutti i gusti e quindi anche del palato, un cultore di ogni esperienza e un amatore d'ogni arte (e il mangiare è arte, sorretta e alimentata dall'esperienza), sul mio piccolo desco è ritornata in grande onore, adesso, la minestra... Ma sì, la semplice, la buona, la schietta minestra, comunque ideata e comunque composta, con quali si siano pezzi forti e con quali si rinvengano ingredienti, di qual gusto e di quale odore si vanti, di che densità e di che lievità ognuno preferisca: la minestra, il principio, e forse anche il fine, di ogni banchetto longanime o d'ogni pasto frettoloso; di ogni casa e di ogni abituro; a cui financo ritorna il palazzo quando l'intervallo di qualche festa o di qualche cerimonia è finito: la minestra, che il divoratore frettoloso e il mangiatore festaiolo schivano, l'uno perché gli fa perdere tempo, l'altro perché gli delude l'appetito; questi, tutt'al più, indulgendo alla sua copia sbiadita, che è il brodo, il brodo senz'altro, il brodo in tazza, consumato o ristretto che dir si voglia, il quale per lo meno se ne andava come era venuto, quasi senza che ce ne accorgessimo...

« QUANTI PIÙ INGREDIENTI E PRODOTTI PUÒ... ».

gato », che pare un cordiale e un intingolo... E allora si comincia a capire, anche raffinati come si fu o si credette di essere, che quando ogni giorno si trovi nella propria scodella un mangiare così sano e così rifocillatore, si debba guardare, con un po' meno d'invidia di quella che risentiamo noi, meno resistenti, o dispeptici, o rinunciatari, agli intingoli vari e alle carni selvagge o domestiche che componevano un tempo le nostre tavole e scomponevano i nostri stomachi...

Sì: la minestra. L'abbiamo aborrita, noi, anche da piccoli. Poi, crescendo, l'abbiamo, poco più, poco meno, perduta di vista. Non eravamo abbastanza campagnoli per ritrovarla: e in città, fosse tavola di casa o di trattoria, non ci si pensava affatto, sebbene la vedessimo allora già sotto le due forme per cui doveva dopo apparirci insostituibile e degna... Due forme? Perché erano o sono due: tutte le altre prendendo, secondo il capriccio o la moda, altri nomi. Ma minestra per antonomasia era quella in cui abitualmente la massaia o la fattoressa, la cuoca distratta o la padrona solerte, affonda, trita, incorpora, come dicono talvolta i libri di cucina, quanti più ingredienti e prodotti può: legumi, tutto quello che offre l'orto o la piazza, secondo i tempi, erbe, fagioli, odori... E poi coteca o lardo, a seconda: e poi ne compone quel brodo denso e pastoso, come si dice « le-

C'era, poi, seconda forma, l'accrescitivo di quella: che è il minestrone, il quale si è, in tanti luoghi, costituito una cospicua personalità indipendente. In fondo, le sue caratteristiche non sono diverse da quelle della sua origine; solo si sono per lui intensificate, tanto più quando ha assunto la proprietà di farsi servire o freddo o caldo. I buongustai del settentrione lo preferiscono nella prima maniera: onde esso trionfa d'estate. Oh, bei desinari all'ombra di qualche pergola, quando l'afa serale stagna in lontananza sulle adunazioni cittadine: e qui sulla tavola non fuma la scodella, ma diffonde come un odore fresco e rappreso, aromatico e composto, di spuntino robusto, improvvisato in qualche sosta non preveduta e felice.

Ma mi accorgo che per fare il ditirambo della minestra, tornata ora in onore su tutte, o su moltissime tavole, mi accorgo di essermi quasi esclusivamente occupato di un genere solo. Allora tanto valeva, direte voi, sciogliere un inno al risotto o alla *pavese*, via discorrendo, cioè mangiando. Ma no: si trattava soltanto, per me, di stabilire la benemerenza della minestra di erbe: di quella che per la tavola ricca o agiata era la prima portata e per le tavole frugali o costrette, la sola. Né queste possono, in realtà, dolersene troppo. Ché anche nel cibo si è sempre potuto trovare in *cauda venenum*. Nelle portate successive, infatti, era nascosto più spesso il germe delle pirosi e delle dilatazioni di stomaco, delle

« ACCANTO ALLA RASTRELLIERA DELLE ARMI ».

dispepsie o di peggio; mentre la prima non era che salute.

Ma se anche essa non fosse il manicaretto composito e ricco di tutti i gusti della terra e del solco, io intendo per minestra quella qual si sia che si porti in tavola nella zuppiera, e non su un piatto, a guisa dei taglierini o dei maccheroni; ed è quella che, nelle case rustiche, gorgoglia nel calderone sul focolare, sotto la gran cappa, in mezzo ai grandi ceppi: e che poi il capotavola distribuisce col cucchiaione; o che il tardi arrivato rimugina per conto suo e scandaglia col ramaiolo. Gesto tradizionale, se non gesto sacro addirittura, quando è militaresco o familiare; gesto di famiglia o di squadra: che unisce le generazioni sotto il tetto comune, o affratella le stirpi e le età accanto alla rastrelliera delle armi: gesto inspirato dalla taciuta coscienza che, anche sotto tale forma, è spartire il pane, adempiere all'atto primordiale della sussistenza e della fraternità...

« ANIMA DELLA CASA È LA MINESTRA ».

Per questo, ripeto, la minestra è risalita in onore, subito dopo il pane, anche nelle tavole che l'avevano qualche poco negletta o proscritta. Facile a comporsi, di tutto paga e utilizzatrice, buona a saziare papille più avide che critiche, e, insieme con esse, palati più difficili e più esperti; nutritiva come tutto un pasto e leggera come un cordiale, o grave come un cibreo, la minestra già onorata e goduta. La lingua francese, che ha talvolta curiose illuminazioni, chiama *potager* il focolare e *potage* la minestra: volendo esprimer così che la casa è il focolare e che anima della casa è la minestra. Si vede così impersonato in questo cibo usuale tutta l'essenza della più bella e cara istituzione dell'uomo. E noi, che a questa istituzione siamo ligi, e combattiamo per farla irremovibilmente sicura, noi siamo lieti anche se per caso si debba limitare, per qualche tempo, alla minestra, in ispecial modo, i nostri appetiti. Verrà certo il giorno che aggiungeremo a quella – non tanto per gola che se n'abbia, quanto perché la varietà può, essa pure, talvolta attrarre – aggiungeremo, dico, quanto, per il momento, può tentare il nostro desiderio, ma la cui mancanza non scrolla affatto la nostra tenacia...

E adesso, un atto di riconoscenza pel pane che la preghiera cotidiana invoca, che invoca la bisaccia del viandante, che si spezza col fratello e col mendico, che lustra sulla tovaglia dei deschi candidi e odora fin sul legno rozzo dei taglieri sconnessi: il pane, fatica e ricompensa nostra, nostra necessità e nostra pena. O tu che abbelli verde i campi e biondo le mense, e dappertutto sei preso a simbolo d'ogni benignità della vita; e sei realtà di aspirazione del nostro essere: o Pane, non dio boschereccio, ma sostanza nutritiva, come bisognerebbe comporti un atto di lode quotidiana che stesse a tutti nell'anima, che a tutti incutesse il rispetto di quanto sei, di quanto puoi dare e di quanto noi ti dobbiamo! È nei momenti più gravi e più severi del mondo che questo sentimento si prova; più di quando i giorni scorrono uguali; e spesso i tuoi beneficî ci appaiono dovuti e sicuri come quelli materni, e non pensiamo troppo a ricambiarli e a testimoniarli in noi. Come una benefica sorgiva, che ci pare debba fecondare tutta una terra, e quando si pensa che possa mancare al suo compito, tutta la gente si sgomenta. Non è che quando ti fai più scarso e difficile che l'uomo realizza appieno quello che tu sei e quello che dài: e, ogni valore senza di te può esser nulla; e, lasciando ogni astrazione, ogni cibo anche il più sapido, anche il più ricco, diventare sciapo e misero, quando tu non lo accompagni e sostieni, come il respiro sostiene la cadenza, come il sale rinvigorisce il sangue...

Così a te, adesso, sempre più ricorre la nostra cura, la nostra gratitudine. E non te ne vogliamo di essere il primo a farti raro quando un conflitto sorge fra gli uomini. Perché tu sei veramente il nutrimento che l'uomo più di ogni altro deve coltivare, sorvegliare, lavorare, disporre, anche se l'animo talvolta ne soffre, anche se i muscoli talvolta vorrebbero sostare in riposo. E sempre quando l'orizzonte si annuvola, il breve orizzonte della nostra vita e quello più vasto della nostra razza, è di te che sentiamo rilevar la mancanza: e tutti ci sentiamo un po'

senza pane, anche quelli che più sicuramente parrebbero possederne. Perché il pane è bene di ognuno e di tutti: e il pensiero che esso possa un momento solo veramente non bastarci, diminuisce talvolta la gioia dei comuni trionfi, aumenta il senso della nostra responsabilità...

È anche per questo che, in nessun modo noi possiamo vederne lo sciupio. E l'ammonimento che esso pare ci rivolga: « Non mi sprecare », si inserisce automaticamente, per noi, nel decalogo o meglio nel discorso – poi che io non so se son dieci – dei nostri comandamenti morali e sociali. In verità, ognuno di noi ha provato, quasi istintivamente, quasi atavicamente, un senso di dispiacere e quasi di dispetto e di rossore, quando ha visto negletto il pane o indifferentemente calcolati e buttati i suoi resti, il suo di più. Lo si veda pure talvolta tenuto per cosa dappoco, in cucina, quanto più è onorato in tinello; lo si veda trascinarsi e sperdersi, come un parente povero, in mezzo agli avanzi di più cospicue vettovaglie; ma di esso ogni gronciolo resta pur sempre quello che il povero vi chiede quando più vuole commuovervi, il tozzo di pane, la cui richiesta può spetrare anche il cuore del più indurito Arpagone, mostrandovi in atto la fame, cioè, che non s'infinge e simula. C'è tutta una tradizione, tutta una sensibilità che rende il pane augusto; e il cuore e lo stomaco si accordano per continuarla, per non dimenticarla. Del resto, è nei miei ricordi, e forse nei ricordi di molti che furono fanciulli, al tempo delle figurazioni semplici e degli ammonimenti ingenui, è nei miei ricordi l'apologo: che ogni briciola, che ogni mica di pane, buttata al vento, o sprezzata, noi si dovrà andarla a raccogliere in Purgatorio, nel purgatorio dei bimbi, io non so, o in quello dei grandi, col dito mignolo acceso!... Come tremavano a quella minaccia le nostre dieci piccole dita, e il nostro unico cuore, più grande del nostro di adesso...

Adesso che il tempo è passato, anche gli adolescenti maturano presto alla guerra. E le parabole non si raccontano più. Ma l'ammonimento resta, e forse ci si crede ancora. Non noi andremo, bimbi, a cercarla col mignolo acceso; ma quante briciole compongono un pane, il pane che una volta portava nel sacco il viandante, che adesso il soldato ripone e serba nello zaino. Anche il pensiero amaro del poeta di Barga chiedeva « due pani pel suo faticoso domani ». Il pane, sì, lo cercheremmo, se lo lasciassimo perdersi. Ché mai nella vita, nulla può sostituirlo, a chi ne manchi, o chi vi agogni. Tutta la vita è lì; e non per nulla, se la lingua ha da essere la forma e lo strumento del pensiero, non per nulla esso fu chiamato con la parola che pure significa il tutto, fu nel suo nome concretata l'essenza stessa dell'universo...

Ed esso può dunque avere due facce: l'una bianca dei momenti più chiari, l'altra bruna dei momenti più ardui; bianco il pane della gioia e dell'offerta, bruno quello del rischio e del castigo... Sacro in entrambe, come in entrambe sollecitato. La paterna sollecitudine di chi ha in cura i nostri bisogni materiali, come le nostre aspirazioni ideali, ci assicura, anche di quello nuovo, la qualità e la perfezione. Noi la conosciamo di già. E sempre è stata nel nostro gusto una oscillazione, quasi quasi una preferenza da bimbi – torniamo a quel tempo, perché il pane è così elementare che sempre ci riconduce col pensiero ai primi elementi della vita – una preferenza per il pane casalingo e scuro, nel sano appetito delle tempre giovani. In campagna o in città, rinvigoriti dalle vacanze o leggermente estenuati dallo studio, abbiamo amato, a vicenda, il buon pane di cruschello, il pane nero, altrimenti serbato ai più poveri, e sposato con l'acqua fresca; e il pane bianco serbato ai conviti, quello onde si traggono i simboli augusti, così come si placano gli stomachi più affaticati. Scuro, uscito appena allora dal forno; o bianco, entrato appena nella offelleria. Poi il mondo si è tutto sconvolto, e il colore del pane non dipese più dagli anni nostri e dai nostri gusti, ma bensì dai nostri sforzi, dai nostri sacrifici. Ma si può dire qual dei due noi durevolmente preferiamo e preferimmo di più; quale ci suscita nel cuore, a intervalli, maggior compiacenza e maggior desiderio? Ben vengano i giorni di prova, quando la necessità ci induce al pane scuro; ben vengano i tempi della sicurezza, quando la pace trionfa anche nelle farine. Qualunque esso sia, sulle mense candide, o nei ripari oscuri, tra le mani che riposano o quelle che intendono alle fatiche più rudi; per le abbondanze che si compensano o per le difficoltà che si adeguano, in qualsiasi modo e in qualsiasi evenienza, onorato il pane che tu mangi e sacro quello che tu conservi, benedetto quello che largisci e più gustoso quello che a te stesso devi limitare. Ed amalo ed accrescilo, coltivalo e risparmialo sempre, tu, figlio di questa che fu chiamato *Alma parens frugum*; di questa che è sempre pronta a dividere con gli amici e coi fratelli un pane, come a buttare, contro i nemici, il sangue...

COSIMO GIORGIERI CONTRI

ED ESSO PUÒ, DUNQUE, AVERE DUE FACCE.

…E IL POGGIO ERA CORONATO DA UNA VILLA…

(Disegno di Domenico Baranelli)

BIZZARRO VIAGGIO IN TOSCANA

Dei viaggi è un po' come di certe letture, di certe scoperte di libri. Ve ne sono alcuni che, una volta letti, si raccontano al primo amico che incontri, e quasi sempre si dimenticano, e il ricordo che ne resta sbiadisce con gli anni al punto che te lo scordi senza avvedertene; ve ne sono altri che, appena ti càpita, torni a rileggerli, e sempre che puoi ci rivai col ricordo, e col desiderio del nuovo godimento che sicuramente ti offriranno. Oppure, con un altro paragone – se l'esperienza dei libri non è cosa da tutti – il viaggiare si può assomigliare a certi piaceri: alcuni, e sono forse i più, te li gusti e più non ci pensi, altri ti restano nel sangue, e un minimo moto dell'animo – non diciamo solo dei sensi – te li ripropone alla memoria, la quale, ridandoteli vivi e attuali, te li abbellisce di quell'alone impalpabile di cui soltanto la memoria sa rivestirli, e ti sembrano, e sono, più belli. Difficilmente di cotesti squisiti piaceri, nei quali hai posto un valore che va sempre oltre i sensi, un valore insomma spirituale, sei portato a discorrere; essi restano gelosa materia della tua intimità, e soltanto per allusioni, e solo in rari momenti, ti decidi a parlarne. E se vai a rileggerti il tuo poeta, il tuo caro libro, o se ritorni con la memoria a quel piacere goduto, ti par d'essere quasi come l'avaro che va a riaprire la cassetta del suo tesoro, e se lo contempla solitario quando occhi indiscreti, di cui egli teme come d'un ladro, non lo spiano. Invece un viaggiatore pronto a discorrere di tutti i viaggi che ha compiuti assomiglia a un lettore di milioni di libri – a un professionista del leggere – o a un Don Giovanni: un professionista dell'amore. E come la tristezza di Don Giovanni consisteva nel non potersi mai innamorare, e da ciò la sua amara solitudine; così un giramondo, che conosce tutte le strade del mondo – come quel viaggiatore del Settecento di cui parla Arthur Joung, che sapeva la lunghezza e la larghezza di tutte le belle strade d'Europa e al quale non si poteva nominare un paese dove egli non fosse stato – alla fine non potrà che derivar noia, e tutt'al più un piacere da saccente, dal suo intrepido viaggiare. Condizione, direi, tanto vana quanto infelice. Sicché anche del viaggiare bisogna gustare moderatamente, e non gettarvisi a rompicollo, come certi viaggiatori cosmopoliti, di origine specialmente anglosassone, che viaggiavano a occhi chiusi, o con occhi, che è lo stesso, costantemente indifferenti.

Ma già la carta – per dirla con quel segretario interinale del Concilio di Trento – se ne sta tutta andando in proemio; e il mio paragone voleva soltanto proemiare con discrezione a un viaggetto che feci alcuni anni fa in Toscana, parte in treno, parte a piedi, parte a bordo d'un'automobile, e senza alcun prestabilito pro-

. . . UNA VECCHIA FATTORIA RIMODERNATA . . .

(*Disegno di Domenico Baranelli*)

gramma. Del genere appunto di certe gelose letture, o di certi piaceri non meno gelosi, fu quel mio viaggetto, del quale, se un movente dovessi trovare, fu quello di sfuggire all'arsione immutabile d' un' estate marina. Ero difatti al mare, e quella continua contemplazione d'una piatta linea d'orizzonte, sulla quale fiorivano, magro diversivo, ora una vela, ora qualche nuvola che il cielo si beveva inesorabilmente, mi aveva stretto sulla fronte un'insopportabile benda. Davanti il mare, liscio come una tavola; dietro le spalle, squallide dune sabbiose, dove crescevano polverose tamerici, e più oltre un'ondulazione di campi d'arse stoppie, con radi alberi dove impazzivano schiere di cicale, avevano creato attorno a me un cerchio di invalicabile prigionia. Non dirò ch'io non ami il mare, sebbene sia radicato uomo di terra; certo, quel mare domestico, che veniva a leccare i piedi dei bagnanti e a fingere tempeste in un bicchier d'acqua, mi annoiava. Il sole candente, che indugiava allo zenit come un dio infuriato e incendiario, pareva che volesse dar fuoco alla terra. E difatti arroventava la sabbia e, dove essa finiva, spaccava la terra assolata con gran colpi di maglio. Di quel delirio si esaltavano soltanto le cicale; e gli uomini, seminudi lungo le arene, parevano storditi coleotteri.

Decisi dunque una mattina di fuggire, e presi il primo treno che s'allontanava da quella spiaggia di fuoco: essa, nel miscuglio dei corpi più nudi che vestiti, ricordava i terribili affreschi del *Giudizio universale* di Luca Signorelli, nella cattedrale d'Orvieto. M'accorsi d'essere in Toscana quando vidi sui declivi dei colli arrancare carovane di ulivi contorti, punteggiate ogni tanto di cipressi. Gli ulivi, dopo il tronco ossuto e scabro, si slargavano nella pallida grazia dei rami fitti fitti di esili foglie, e a distanza parevano un fermo fumo rappreso. Non davano frescura all'occhio; ma i cipressi, e ancor più certe querce solenni che variavano di colori più freschi e ombrosi il paesaggio, mi dichiararono ch'ero in Toscana, che scendevo anch'io giuso in Arno dalle forre dell'Appennino.

Ma l'Arno, quando ci fui vicino, era secco o quasi: e il greto asciutto e calcinoso, sparso di ciottoli bianchi come ossami, dava tristezza. Gli occhi trovavano tuttavia qualche specchio d'acqua, d'un verde erboso che luceva al sole, fermo come un'ipnosi. L'ombreggiavano salici e pioppaie; e la rimuovevano spesso, coi loro tonfi e grida allegre, torme di ragazzi che vi si bagnavano ignudi, e intrepidi sotto il sole sfidavano la pudicizia di chi passava in treno. Mi ricordo di questo innocente particolare perché mandò su tutte le furie la quacquera *pruderie* d'una vecchia signora straniera, dalla pelle rossiccia, che guardava dal finestrino. I suoi «aho!»

LA CASA DI MACHIAVELLI NON È CHE UNA CIVILE CASA DI CAMPAGNA . . . (*Dis. di Domenico Baranelli*)

GLI ALTI PAGLIAI SULLE AIE...

(*Disegno di Domenico Baranelli*)

le gorgogliavano in gola, arrossandole la pelle come a una vecchia tacchina. Evidentemente, per lei, quell'ingenuo spettacolo di ragazzi che si tuffavano e si asciugavano al sole come mamma li aveva fatti, deturpava il paesaggio; e si ritrasse scandalizzata.

La valle dell'Arno, dopo Firenze, si chiudeva e slargava rapidamente, cambiando veduta e dando agli occhi sempre nuovo diletto. Ogni tanto appariva il cannocchiale d'un viale di cipressi: due fitte pareti nel cui fondo balenava una serena facciata di villa. Le vigne lustreggiavano di verderame; un lembo di bosco di querciuoli o di pini le chiudevano in alto; frutteti le cingevano in basso, o ai lati; e il poggio era coronato da una villa che s'appoggiava spesso a una torre colombaria e s'aggraziava di un aereo pergolato. Scorgendo quei vigneti, alternati da frutteti e oliveti, mi ricordai d'un'antica pagina del Davanzati sulla «Toscana coltivazione delle viti e delle arbori», dove ragiona appunto se sian da preferire viti basse o alte: vigna o pergolato. «La vigna, dice Davanzati, fa vino migliore; la pancata, arbuscello, broncone e pergola ne fanno più: perché la vite desidera andare alta; e così andando, sta lieta e attende a generare e smidollarsi, e 'nfiacchisce. Dove, tenuta bassa, intoza, rattiene il sugo, e 'ngagliardisce: e tale è il vino quale è la vite». La gagliarda sugosità dell'uva di quei colli proviene dunque – mi dicevo – dal tener basse le viti, dal non farle smidollare e infiacchire – come l'arguto Davanzati scrive con sì efficace parola – in lunghi pergolati, i quali difatti ci stanno più per decorazione che per averne buon vino.

Forse fu quel ricordo d'un'antica lettura, ravvivatami dall'aspetto di quella serena e ordinata campagna, a destarmi in corpo il desiderio di fermarmi un po' in quei posti. Girellare con l'animo aperto – per così dire – a ogni occasione e incontro, senza mete prefisse e costrizioni d'orari m'ha sempre attirato; anche se la civiltà ci ha lavorati a dovere, un po' di fermento romantico bulica sempre in noi. Avevo già attinto a quel fondo partendo all'improvviso da quelle sabbie infocate – su cui il sole s'era trasformato nelle dilatate falde di fuoco dantesche – e quella serenità campestre m'attraeva. M'attrasse anzi così immediatamente che scesi dal treno appena in tempo a tirar giù la valigetta; e mi trovai a terra col naso in su e gli occhi in giro. Ma la Toscana non è paese di vagabondi; e qualcuno, vedendomi così incerto, si credette in dovere di venirmi in soccorso col dirmi che il treno per Siena sarebbe passato tra poco. Evidentemente mi aveva preso per un commesso viaggiatore, guardando la mia valigetta – dove certo, a suo giudizio, ci dovevano essere dei campionari – e la mia tenuta regolarmente estiva. Mi piacque assecondare l'equivoco, e gli chiesi se di «viaggiatori» ne scendevano molti in quella stazione. «Si fermano tutti qui e poi vanno per il loro giro» mi rispose, «per questi nostri paesi chiantigiani». Così seppi ch'ero nel Chianti, e mi ricordai d'un amico che mi aveva detto tante volte di andarlo a trovare. Il destino mi metteva sulla sua strada; e l'occasione era bella. Presi senz'altro il tramve per G., la fermata più vicina a quella sua fattoria. Quando mezz'ora dopo la scoprii, salendo su per una carrareccia non priva di dislivelli, ne vidi partir traballando

... LE TORRI, SNELLE E QUADRATE DI S. GIMIGNANO. (*Dis. di Domenico Baranelli*)

una vetturetta, con gran scoppi allo scappamento. « Questo è lui » mi dissi, e quando mi fu vicino, feci l'atto di fermarla. Non m'ero sbagliato; e « toh, chi si vede! » esclamò, fermando di botto. Ci abbracciammo come si conviene tra vecchi amici, e dopo il reciproco elogio per la nostra salute, l'amico s'informò come c'ero arrivato, mi rimproverò di non avergli scritto in tempo, e mi assicurò perentoriamente che, ora che c'ero, non sarei andato via tanto presto. Io non avevo nulla da rispondere; e mi piaceva di vedere sfogare la sua esuberanza d'amicizia. « Avrai certo bisogno di ristorarti », e girata la macchina non senza strappi alle leve (« Tanto a Siena ci andrò domani ») mi invitò a salire. Era una vecchia fattoria, rimodernata da lui, riverniciata all'esterno d'un colore giallo uovo, dove le persiane azzurre spiccavano simmetriche sulla facciata, decorata da un bel balcone di ferro battuto. Si giungeva davanti all'ingresso per un viale inghiaiato di fresco, e piantato a cipressetti giovani; e l'ingresso aveva un'ampia scalinata, chiusa dalle due ali laterali dov'erano le stanze. In un fabbricato attiguo stava la cantina, con i torchi e le botti. E volle subito farmi assaggiar del suo vino, non senza avvertire che il suo era vero, autentico Chianti. « Ma il vero Chianti non esiste » feci io, echeggiando un facile detto comune. L'amico sbottò in una risata clamorosa quanto beffarda. « E tu stalli a sentire », aggiunse: « qui siamo nel vero cuore del Chianti, e la mia casa ci sta piantata in mezzo, come lo stollo su un pagliaio ». « Vedi quelle case là? » disse poi, conducendomi su un terrazzo di fianco alla casa: « quello è San Casciano ». « Da dove sentivano gridar Machiavelli, che giocava tutto dì e s'ingaglioffiva con quei contadini » aggiunsi io, non senza gusto di saputaggine, volta in ridicolo. « Per l'appunto, e se vuoi ti porterò a vedere l'Albergaccio, a Sant'Andrea in Percussina. È quasi a un tiro di schioppo ». Ma il vino bevuto contr'ora, un po' di stanchezza, il sole che anche là non scherzava, mi misero addosso un'invincibile sonnolenza. L'amico se n'avvide e: « Giusto, ti ci vuole un po' di riposo ». E mi condusse a dormire. Non mi parve vero di fare un gran sonno filato d'alcune ore; e quando mi svegliai, era sera inoltrata. A tavola, feci onore al vero Chianti dell'amico, con maggior gusto di prima. E davvero lo meritava. Era un Chianti vigoroso, con una punta d'aromatico, *amari aliquid* avrebbe detto un classicista; eppure quell'amaro si scioglieva nel palato con un sapore dolce-frizzante, che allappava gradevolmente la bocca. Un fondo color di rubino splendeva oltre il vetro, controluce; e pareva vi stesse concentrato tutto il sugo di quella terra asciutta e scabra, sparsa in quel luogo di ginepreti e d'ulivi, esausta dal gran sole che la lavorava e spaccava ben addentro, eppure ricca d'una vitalità inesauribile. Mi ricordai ancora una volta di Davanzati (non dirò che le parole me le ricordassi come ora le cito, ma il senso, sì),

dove dice: « Ancora la vigna fa miglior vino, perché essendo la vite e 'l vino molto spiritosi e attrattivi, piglian subito e 'ncorporano ogni sapore, odore e qualità ». V'era, sì, in quel vino, concentrato ogni sapore e odore e qualità di quella terra; e citai all'amico le parole del saporito accademico fiorentino, con sua gran soddisfazione. Andammo a dormire ben tardi; e la mattina ci trovammo in via verso Siena.

Ma l'amico volle fare prima una conversione a destra (o così mi parve) per condurmi all'Albergaccio. La casa di Machiavelli non è che una civile casa di campagna, con una bella porta a blocchi di pietra serena, e sulla facciata d'un sol piano s'aprono piccole finestre. Ai lati della porta, due finestre quadrate a inferriata, e a sinistra l'ingresso d'un cortile. La facciata è nuda di calce, scabra; e l'insieme ha l'aspetto di quella essenziale e solida struttura della casa toscana, dove nulla è di troppo; e l'eleganza semmai sta nell'insieme della costruzione, nella bilanciata distanza delle finestre, in una sobria, anche se irregolare, armonia di linee e di masse. Qui egli dunque rientrava alla sera, dopo le « mille contese ed infiniti dispetti di parole ingiuriose » a tu per tu con quei « pidocchi » coi quali si giocava un quattrino. E la sera, spogliandosi sull'uscio « quella veste cotidiana, piena di fango e di loto » si rimetteva panni reali e curiali; e rivestito condecentemente, si pasceva di quel cibo « che *solum* è mio e ch'io nacqui per lui », com'è detto con ardito quanto celebre anacoluto nella lettera all'amico Vettori. E qui dentro compose quel famoso, altro che famoso, « ghiribizzo » del *Principe*. La sua faccia secca, dalla bocca stretta e senza labbra, dal mento breve, dagli occhi penetranti e scavati sugli zigomi sporgenti, da cui spira un'acre e arguta sottigliezza e quasi amara e segretamente perfida compiacenza, si curvava di notte sulle antiche carte e le interrogava, traendone riflessioni e leggi, regole e ragioni sull'uomo e per l'uomo, in quel campo totalmente umano e terrestre ove dominano l'azione e la forza. Che cammino nel mondo, da questa nuda casa di campagna, hanno fatto quelle nude parole di Niccolò!

La casa di Machiavelli avrebbe richiesto cer-

PORTA CAMOLLIA, COL SUO FRONTALE STEMMATO, CI SI PARÒ DAVANTI.

(Disegno di Domenico Baranelli)

... LA LUCE DEL TRAMONTO CADEVA SULLE FACCIATE SEVERE E ILLUSTRI DEI PALAZZI SENESI...

(*Disegno di Domenico Baranelli*)

to una visita meno frettolosa di quella che feci quel giorno, ma l'amico aveva urgenza d'essere a Siena per i suoi affari. Lanciò quindi la macchina quasi a rompicollo per le chiare strade serpeggianti tra colli e vallette di quella parte del Chianti. Nella corsa si profilavano tra folte cipressaie facciate di ville, viali alberati, decorati all'ingresso di statue di fauni e di Diane cacciatrici: scenari improvvisi e leggiadramente severi, a sfondo dei quali si elevavano le grandi ville signorili, una volta dimore di cardinali e di principi. « Quella è Poggio Torselli » mi disse l'amico indicandomi un viale in salita con due altissime quinte di cipressi, che si perdeva nel cielo. Giravo lo sguardo intorno come la velocità mi consentiva; poggi o, come dicono in Toscana, poggiate pianeggianti sgroppavano una dietro l'altra in un volante carosello, cui s'alternavano boscaglie, radure, rocce, declivi d'uliveti e di vigneti, sui quali i paesi s'adagiavano orlando l'orizzonte. Ogni tanto gialli pagliai sulle aie dei poderi davano l'immagine di favi dorati. Scendendo e salendo tra valle e colle, dove l'orizzonte si slargava nereggiavano lontano i cupi boschi della Vallombrosa, s'appuntava la solitaria vedetta dell'Incontro, si profilava più distante la Falterona. Poi, all'improvviso, vidi scagliate in aria, con un impeto che allora paragonai ai getti di un fuoco d'artificio, le torri, snelle e quadrate, di San Gimignano. Giravano sul colle mostrando spigoli e fianchi, merlature e finestre, come in un documentario di film; e la visione, pur nella chiara mattina estiva, assumeva qualcosa di fosco, un'irrealtà sognata ed enigmatica. Continuarono a girare per un po' nel cielo, gigantesche e terribili, finché, scendendo verso la Val d'Elsa, non le vidi più.

Porta Camollia, col suo frontale stemmato, ci si parò davanti. « Ci siamo » disse l'amico, e imboccò la porta. « Senti, gli dissi, ora io scendo, vado in piazza e tu puoi andartene per i tuoi affari ». « È quello che stavo per proporti; vuol dire che ti verrò a riprendere appena avrò finito; c'è un caffè all'angolo, dove si sta al fresco ». Avevo negli occhi, se così posso dire, un'indigestione di paesaggio. E desideravo fare ordine e spazio in quella confusione di cose vedute, di cui m'era rimasta una folla di immagini sovrapposte e sfuggenti. Guardai la valigetta, come a chieder consiglio; me l'ero portata per caso, non certo col proposito di liberarmi dalla vorticosa ospitalità del mio amico. Ma l'idea di rifare fra qualche ora la strada colla medesima furia m'atterrì. E mentre mi rinfrescavo con un bagno all'albergo, pensavo già sorridendo allo stupore incredulo dell'amico che m'avrebbe cercato al caffè e poi in giro per le strade a saliscendi di Siena. Immaginavo le sue parole, i suoi pensieri, il giudizio che avrebbe fatto di me, e il suo ritorno da solo nella sua fattoria ricca di parecchi poderi.

Quando scesi in istrada, la luce del tramonto cadeva sulle facciate severe e illustri dei palazzi senesi ora sorradendole ora investendole di sbieco e di fronte. La liscia pietra ne era illuminata, la stessa polvere accumulatavi dal tempo splendeva. Era bello perdersi per quelle strade strette, avvolte come cunicoli, tortuose come quelle d'un termitaio. Una scalinata di marmo saliva verso il cielo. Ma eccola aprirsi all'improvviso in una candida piazza merlettata giro

giro di marmi, di rosoni, di guglie, di gracili, eleganti ricami di pietra. Non m'importava di sapere come si chiamassero quei palazzi, quelle chiese, quelle strade. Il labirinto di pietra attraeva come un sogno. E fu un sogno ad occhi aperti, quasi fuori del tempo; mentre la sera scendeva con variegati colori di rosa e di perla sulla città. Quando mi trovai nel cuore di essa, in quella celebre piazza che è stata paragonata a una conchiglia, m'avvidi ch'essa aveva della conchiglia non soltanto la forma, ma anche il colore. La luce calante del giorno vi creava una quieta scintillazione, uno smorzato ardore di luci e d'ombre. E la pietra aveva il tepore d'un corpo vivo, e veniva voglia d'accarezzarla. Come la luce diminuiva, una palpitazione segreta e diffusa animava la piazza, i palazzi che la circondano, la consunta chiarità delle pietre.

E pareva ch'essa s'innalzasse verso il cielo, verso quel cielo trasparente, deserto di nuvole, d'un mistico azzurro. Era il cielo che avevano contemplato gli occhi di una Santa, della più dolce e ardita delle sante. Quando s'accesero le prime luci e la vita della città assunse quasi un fresco brusìo di fontane all'aperto, l'ora incantevole mi rapì il cuore in musicali pensieri, in sentimenti ineffabili. Non so dire quanto tempo rimasi a Siena; forse due giorni, forse più.

E ora, ogni volta che la memoria torna all'incanto di quella lontana sera senese che sta in cima al mio più geloso ricordo, mi par di tornare, più che a un luogo della terra, dove l'uomo ha pure adunato tanti aspetti di bellezza, a un luogo dell'anima. E forse non v'è città toscana dove la bellezza parli all'anima con grazia più musicale, con una voce più vicina alla poesia.

Anche un altro ricordo di quel bizzarro viaggio in Toscana, ogni volta che la memoria vi torna, lo risento come liberato dal tempo, vivente in una pura dimensione dello spirito. Fu un'alba a Pisa. Ci arrivai di notte, dopo un lungo dormiveglia in treno. Appena uscito dalla stazione, il rumore dei miei passi sui lastricati lisci e consunti risonò in me così forte che dovetti fermarmi, per quietare gli echi che m'inseguivano. La città taceva, senza respiro. Non ho visto mai più una città così deserta, così immersa nella notte e nel silenzio. Non conoscevo le strade, della città non sapevo nulla di più che non avessi visto una volta sulle stampe d'un'antica guida, dei tempi del Leopardi o del Giusti. Finalmente passai un ponte, e l'acqua del fiume dove batteva la luna era così liscia che le lievissime ondulazioni avevano qualcosa di stregato e abbacinante. Se mi fossi fermato sulla spalletta del ponte, dove il fiume fa una lunga e dolcissima curva, sarebbe stato come sentirsi all'improvviso un fantasma. Un grido avrebbe fatto ac-

... QUESTA CELEBRE PIAZZA, CHE È STATA PARAGONATA A UNA CONCHIGLIA... (*Dis. di Domenico Baranelli*)

E FORSE NON V'È CITTÀ TOSCANA DOVE LA BELLEZZA PARLI ALL'ANIMA CON GRAZIA PIÙ MUSICALE... (*Dis. di D. Baranelli*)

correre tutta la città alle finestre, che erano quasi tutte spalancate e vuote come finestre di case abbandonate. Allora quel lungo, sciante tremolio dell'acqua si sarebbe infranto con uno strepito simile al rompersi d'uno specchio, e gli infiniti frammenti avrebbero destato un miagolio d'echi sinistri. Con la speranza di trovare al di là uno spiazzo erboso, della ghiaia soffice, affrettai il passo. Invece, dove la luna non batteva, e l'ombra delle case s'infittiva sulle vie più strette, era come percorrere corridoi e sale di marmo.

Inutilmente cercavo di fingere un passo come quello dei vecchi camerieri; i tacchi battevano sul selciato con un risalto così potente che mi pareva d'avere gli stivali del gigante delle favole. Naturale che in quel buio vedessi guizzare fuggenti acrobazie di gatti, oblunghi gomitoli neri, non senza un gelo nel sangue.

Quando sboccai nel deserto splendore d'una piazza che vagamente ricordai essere la piazza dei Cavalieri, e vidi un palazzo stemmato e accanto una chiesa, mi parve d'essere entrato in una stampa antica, in quella stessa remota solitudine, così propizia all'apparire dei fantasmi. E m'ascoltai il respiro, non fossi davvero diventato un fantasma.

Ma uno, due, tre tocchi volarono in quel momento da un invisibile campanile. Tuttavia non mi parve che venissero da un luogo determinato, il che avrebbe ridato un senso umano e accessibile alle cose immerse in quel fermo bagno lunare. Ebbi invece la strana ma immediata sensazione che nel cielo si fosse affacciato il Tempo, il mitologico Tempo dalle sembianze d'antico patriarca, a scandire in quel metafisico spazio la sua voce solenne. Dilagò sui tetti, s'allargò nel silenzio, si perdette; e le cose restarono assorte in ascolto, approfondendo in me ancora di più, e con un principio d'angoscia, il vuoto astrale della notte. Fu da quel momento che mi parve d'essere al di là delle cose, di camminare in quella quarta dimensione dove s'immagina che vivano soltanto le anime. Se invece di muovere i passi, mi fossi accorto di scorrere sulle vie senz'urto, scivolando fra buio e chiarore come un'ombra, non me ne sarei certamente sorpreso. Ma un'improvvisa stanchezza m'invase; e questo mi ridiede una acuta coscienza del mio corpo. Ripresi a camminare, la mia viva presenza risuscitò all'intorno l'eco dei passi, ma più smorzato di prima. Sentivo infatti sotto le piante un terreno quasi cedevole: forse era sabbia, forse erba. Il fiume lunare, non più costretto dalle moli dei palazzi, s'attenuava in una diffusione perlacea; come è la luna in campagna. « Ecco » dicevo a me stesso, guardando incantato davanti a me, « il battistero, il duomo, la torre... ». Stavano là, posati sull'erba, lievi come apparizioni; non alte, massicce moli di pietra, ma aeree visioni nel lume d'un miraggio. Remotissime e vicine, l'alba le schiariva, le sollevava nell'aria, e cominciava a velarle d'un roseo fiato fragilissimo.

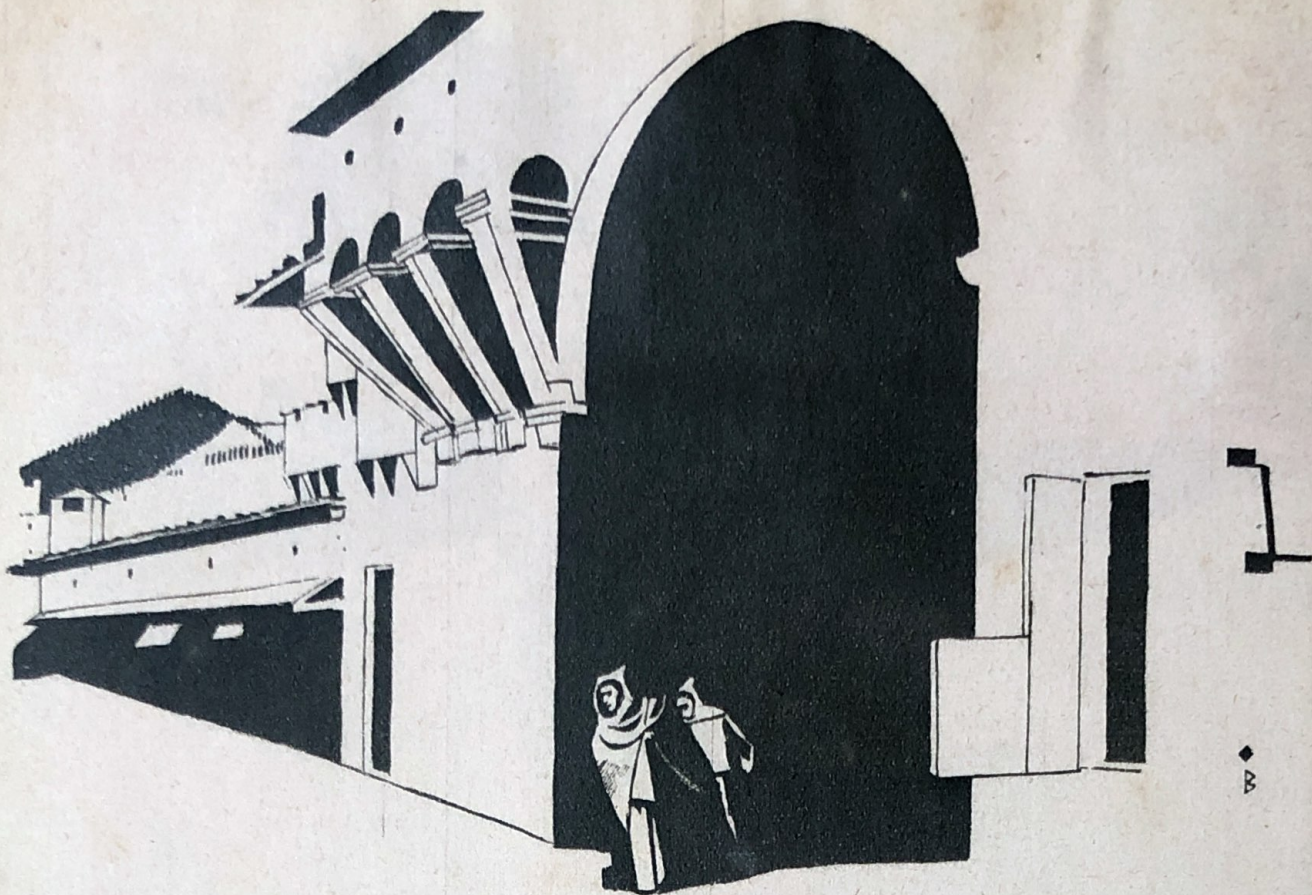
Ero stanco e felice. M'addormentai, disteso su quell'erba. Ma nel sonno trasentivo un salmodiare indistinto, remoto; e più vicino, un canto d'usignolo, limpido, accoratamente dolce. E dormendo mi pareva d'essermi finalmente perduto come un fiato d'aria nell'alba.

G. TITTA ROSA

... UNA VOLTA, CON UNA SOLA PALLA, COLSE PROPRIO NELLA TESTINA UN COLOMBO ...

UN TURISTA DEL CINQUECENTO

MATTOIDE E SPACCONE

Particolarmente interessanti nella nostra storia civile, artistica e letteraria sono quelle figure d'uomini che non solo eccelsero per spiccato ingegno, ma ad un tempo ebbero carattere così vivace ed impulsivo da rompere i legami della morale e della legge comune correndo drammatiche vicende, in un'esistenza piena d'ombre e di luci, di glorie e d'infamie. Ecco, ad esempio, nel Dugento, Cecco Angiolieri, che condusse vita sregolata, giocatore, beone, violento: ma da quel turbinio di basse passioni si leva la sua poesia nel cui fondo è qualche lampo d'affetti generosi, simile ad un fiore gentile sbocciato da una pianta cresciuta su un mucchio di strame. Poco oltre viveva Cecco d'Ascoli, l'autore dell' *Acerba*, spirito bizzarro, mordace e battagliero, che osò misurarsi con l'Alighieri, e concluse la sua vita, tutta agitata, tra le fiamme d'un rogo. Poi, nel Quattrocento, il Burchiello, il maledico barbiere scapestrato e sguaiato, che patì condanne e carcere ed ogni specie di traversie, sulle quali scherzò allegramente nelle sue strane liriche giocose. Il Cinquecento ebbe non pochi uomini di questa specie; basti ricordare Antonfrancesco Doni, frate sfratato, poi prete spretato, poi tipografo, sempre inquieto, curioso, audace, litigioso, autore di scritti pazzi come lui, ridottosi alla fine in un torrione abbandonato, donde usciva di notte nudo come Adamo; e poi Pietro Aretino, gazzettiere ricattatore, lingua velenosa e tagliente, vissuto tra gli agi, da gran signore, coi mezzi procuratigli dai suoi ricatti, ma anche tra continue ansie e pericoli; e poi Teofilo Folengo, il poeta maccheronico, che, ribelle alla Chiesa, ribelle a tutte le maggiori istituzioni del tempo suo, passò dal convento alla vita mondana e dai tumulti del mondo all'eremo selvaggio. Nel Seicento fosca ci appare, come tante figure dei suoi quadri meravigliosi, quella di Michelangelo da Caravaggio, la cui vita è una spaventosa trama di contese, fughe, ferimenti, omicidi, prigionia, sciagure d'ogni specie. E nel Settecento passano i grandi avventurieri, di cui due universalmente famosi: quel Giuseppe Balsamo conte di Cagliostro, che fu chimico, medico, mago, profeta, falsario, ciurmatore peregrinante per tutta Europa tra opposte vicende, ora ricco e splendido signore, ora miserabile recluso in orride carceri; e quel Giovan Giacomo Casanova, musico, poeta, teologo, matematico, storico, filologo e romanziere, che tutta Europa anch'egli percorse

. . . S'INVOLÒ DA FIRENZE TRAVESTITO DA FRATE, ACCOMPAGNATO DA UN CONVERSO . . .

seducendo donne, facendosi imprigionare, fuggendo e sparendo come un demonio, cambiando spesso nome ed apparenze, per concludere così diaboliche vicende quale severo e tranquillo bibliotecario in un castello della Boemia. Tutte figure, queste ed altre, da romanzo, da tragedia e da farsa, da trama cinematografica; tra le quali va pure considerata, non inferiore ad esse per potenza d'ingegno, fervore di vita e stravaganza di vicende, quella del fiorentino Benvenuto Cellini, vissuto dal 1500 al 1571.

Chi non ha letto la *Vita di sé stesso* che il Cellini scrisse, già vecchio, in uno stile tutto suo, pieno di sgrammaticature, di discordanze sintattiche, d'anacoluti, di pleonasmi, con molti periodi incompiuti o sconnessi o prolissi, eppure straordinario per ricchezza e freschezza di lingua, vigore rappresentativo, evidenza di descrizione, impeto e potenza d'espressione; chi non s'è procurato il godimento di questa lettura amena gustosissima, non conosce uno dei più bei libri della nostra letteratura, un libro che è la più vivace pittura del nostro Cinquecento ed è anche chiaro specchio delle qualità peculiari di quell'uomo fenomenale. Tutto egli vi si svelò quale era, con tutte le sue virtù e con tutti i suoi vizi, narrando anche fatti che ben sapeva non potergli procurar buona fama; solo eccedette nella misura e nelle proporzioni, sincero anche in questo, perché il suo carattere lo portava istintivamente a veder ogni cosa attraverso una lente d'ingrandimento, ad esagerare sempre, ma con la convinzione di restare nei limiti della realtà.

Ma appunto questo vezzo caricaturale, quasi eroicomico, dà al suo racconto un sapore più squisito, rendendolo piacevolissimo. Il Cellini è genio universale: riesce sommo in qualunque arte gli piaccia coltivare. Da ragazzo suona il cornetto e il flauto: da quel *lascivissimo cornetto* trae tali armonie che una volta il Papa, uditolo *sonar di sobrano parecchi mottetti*, dichiarò *non aver mai sentito musica più soavemente e meglio unita sonare*. Si dedica poi, come ognun sa, all'arte dell'orafo; e dinanzi alle opere sue – ma a ragione – tutti i committenti e competenti, papi, cardinali, principi, artisti, restano a bocca aperta, e pronuncian giudizi che egli non trascura di riportare e di colorire; giudizi secondo i quali nulla mai di così perfetto e meraviglioso aveva visto il mondo. Presenta al papa certe medaglie eseguite per lui, insieme con i loro conii: e il papa, *conosciuto la gran forza di arte che era in esse*, proclama che *gli antichi non furno mai sì ben serviti di medaglie*. Quando scopre a Firenze la statua del Perseo, *ei si levò un grido tanto smisurato in lode della detta opera e vi si ragunò tanta infinita quantità di popoli che e' saria impossibile il dirlo, e tutti a una voce facevano a gara a chi meglio ne diceva*. Architetto militare e civile, fece, tra l'altro, la porta della villa reale di Fontainebleau (da lui chiamata *Fontana Biliò*); il re di Francia, che più volte lo chiamò *mon ami* (vuol dire, avverte il Cellini, *amico mio*)

. . . ED ENTRAMBI, CACCIATI VIA TUTTI I PENSIERI, PROSEGUIRONO SINO ALLA MÈTA RIDENDO E CANTANDO . . .

disse una volta *queste formate parole: " Io credo certamente che se il Paradiso avessi da aver porte, che più bella di questa giammai non l'avrebbe "*. Lo stesso Michelangelo, dice lui, riconosceva che il Cellini gli era quasi superiore, scrivendogli infatti, testualmente: *Io v' ho conosciuto tanti anni per il maggior orefice che mai ci sia stato notizia, ed ora vi conoscerò per scultore simile.* Dopo ciò, non c'è da stupire se, in un diverbio col maggiordomo del granduca di Toscana, il nostro artista osava gridare a quel temerario che *delli pari sua n'andava forse un per mondo!*

Ma più che le innegabili virtù dell'artista c'interessano le virtù e i vizi dell'uomo. Orgoglioso, come s'è visto, egli è anche facile alla stizza e all'ira; collerico quanto mai, pronto sempre a menar le mani. Guai a toccarlo, guai a contraddirlo: è come un esplosivo che al minimo urto scoppia fragorosamente. Non misura più né parole, né atti. Un archibusiere, assalito da un suo fratello, per legittima difesa l'ha ucciso: egli si mette a girare attorno alla casa di quell'archibusiere, del quale, dice, s'è innamorato come fosse l'oggetto della sua passione; e questa passione sfoga alfine assalendolo all'improvviso e piantandogli un pugnale nel collo. Dell'omicidio riceve, unica punizione, una *paventosa bravata* dal papa, che non gli dice neppure una parola, ma per alcuni lunghi minuti lo guarda biecamente. (Questo «biecamente» il Cellini lo dice in altro modo, con un'espressione da *bécero*, ma efficacissima: *guardatomi così, coll' occhio del porco*). Un orefice milanese ha sparlato di lui e cercato di farlo cadere in disgrazia: lo assale in una via di Roma tra la folla, e con due colpi d'un suo pungente pugnaletto sotto l'orecchio lo spedisce all' altro mondo. Ma il nuovo papa lascia correre, perché *gli uomini come Benvenuto, unici nella lor professione, non hanno da essere ubbrigati alla legge*. E più tardi uccide anche un mastro delle poste a Siena, e taglia ambe le gambe ad un suo inquilino che gli ha procurato noie a Parigi; e le risse in cui si trova involto sono innumerevoli. Eppure ha cuor generoso, e con i famigliari e gli amici è largo del suo; ma non è uomo col quale si possa andare d'accordo tanto facilmente. Lo dimostra il fatto che, sia alla Corte di Roma, sia a quella del re di Francia, sia a quella del granduca di Toscana, non dura a lungo senza avere urti e contrasti. Soprattutto il suo fare arrogante gli tira addosso l'inimicizia delle donne, tra cui la favorita del re francese e la granduchessa, con le quali, però, finisce d'aver pace e bene.

Né sempre la fortuna l'assiste anche in altri casi; e perciò da tanta altezza qualche volta precipita nel tetro fondo d'un carcere, e gli ultimi anni della sua vita son fatti agri dalle delusioni e dallo scontento. Allora si dà alle pratiche religiose. Ma la sua non è religione: è superstizione. Come crede alla negromanzia, e va con un prete al Colosseo in piena notte ad evocare i diavoli dell'inferno, così crede all' influsso delle stelle, e solo un'esaltazione del suo spirito lo fa con-

. . . DIE' DI SPRONE AL SUO CAVALLUCCIO, E QUESTO «SALTÒ QUELLO CHE È IMPOSSIBILE A CREDERSI» . . .

vinto d'essere visitato da Cristo nel carcere, ricevendo da quella celeste visione la grazia d'uno splendore sopra il capo, che – dice lui – si vedeva soprattutto di sera e, meglio che in Italia, nei paesi della Francia netti dalle nebbie.

Qui cominciamo ad essere presi da qualche dubbio sulla sanità mentale di quell'uomo, cui forse non a torto il re Francesco I un giorno spiattellava apertamente in faccia che era *un gran matto*. Certo un zinzin di pazzia lo doveva avere, come dimostrano soprattutto le sue millanterie. Uno spaccone come quello non si trova facilmente. Lui, che già, con uno scoppietto di sua invenzione, colpiva a distanza bersagli piccolissimi (una volta, con una sola palla, colse proprio nella testina un colombo che dall'abbaino d'un altissimo palazzo ogni tanto s'affacciava titubante verso la strada), quando, sul mastio di Castel Sant'Angelo, ebbe sottomano delle artiglierie, diventò un tiratore prodigioso, e le sparava – oh sì, le sparava – in modo veramente *inistimabile* – il qualificativo da lui preferito – contro i saccomanni che avevano stretto d'assedio quella fortezza. Uno solo degli artiglieri che vennero poi riuscì a superarlo: il... barone di Münchausen.

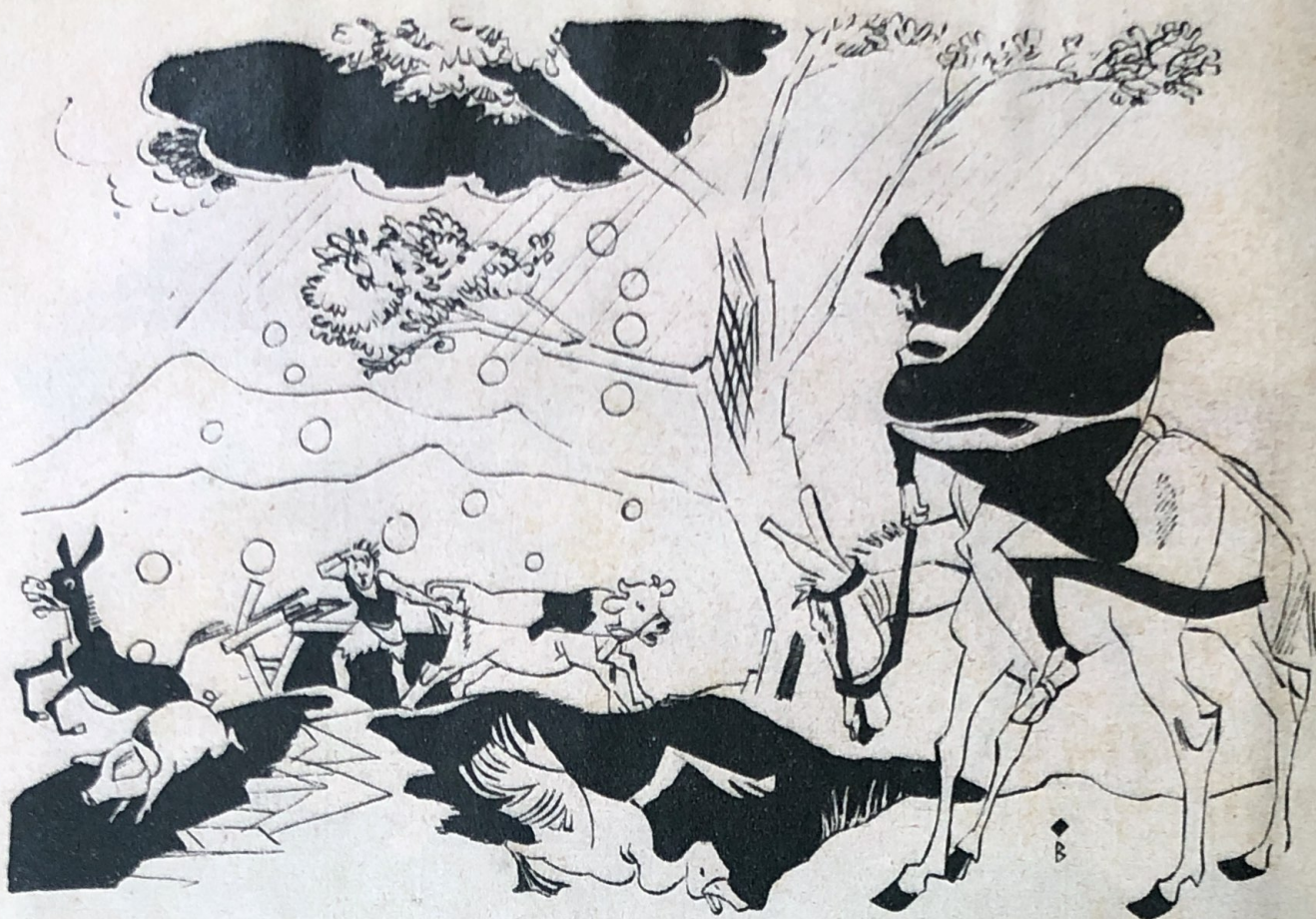
Irrequieto com'egli era, Benvenuto Cellini fece anche, naturalmente, molti viaggi, nei quali è divertente seguirlo per vedere che razza di turista egli fosse quando ancora la parola *turismo* non esisteva, ma già era in uso da secoli l'esercizio che essa designa. Aveva appena 17 anni d'età quando, infuriato perché suo fratello s'era messo indosso i suoi *onorati panni*, cioè un suo vestito, fuggì di casa con l'intento d'andare a Roma. Essendo però uscito da Firenze per un'altra porta, andò a finire a Pisa. Altra volta, in seguito ad una violentissima rissa seguita da ferimento, essendo stato condannato a morte, s'involò da Firenze travestito da frate, accompagnato da un converso, ma *con una mirabile ispada ed un bellissimo giaco sotto il mantello*, finché potè inforcare un cavallo e mettersi al sicuro. Stanco un giorno della solita vita – e non aveva che diciott'anni – propose lì per lì ad un suo amico, che era il Tasso intagliatore, d'andare senz'altro da Firenze a Roma, così com'erano, coi grembiuli da lavoro legati dietro. Andarono a piedi fino a Siena; qui il Tasso, còlto da rimorso perché aveva lasciato a casa la madre vecchia e sola, avrebbe voluto tornare indietro; ma il Cellini prese a nolo un cavallo e continuò la sua strada, mentre l'altro lo seguiva azzoppato ed imprecante, finché se lo tolse in groppa, ed entrambi, cacciati via tutti i pensieri, proseguirono sino alla meta ridendo e cantando.

Da Roma si recò, un giorno del 1524, nel paese di Cerveteri, tra il lago di Bracciano e il mare, presso il suo amico Rosso, pittore; colà oziò per circa un mese, e l'ultimo giorno si vide assalito da una turba di pirati Mori sbarcati da una fusta: ma egli, risoluto a scampare dalle loro mani,

... IN QUEL PAIO DI CESTE CHE ERANO UN POCO ALLEGRO E COMODO MEZZO DI TRASPORTO DELLE PERSONE ...

giunto ad un passaggio difficilissimo, die' di sprone al suo cavalluccio, e questo *saltò quello che è impossibile a credersi*, ond'egli fu salvo. L'ippogrifo del cavaliere Astolfo era quel giorno a Cerveteri. E da Roma il Cellini dovette anche fuggire una volta verso Napoli, in seguito ad una rissa. Nel ritorno, ad Anagni, apparve ad un gruppo di gentiluomini raccolti in un'osteria con tale aspetto brigantesco da spaventarli non poco. E ancora dalla capitale della Cristianità, nel 1535, convalescente di grave malattia, durante la quale – uomo eccezionale sempre, anche nelle malattie – aveva vomitato *un verme piloso grande un quarto di braccio, e' peli erano grandi e il verme era bruttissimo, macchiato di diversi colori verdi neri e rossi* –, andò col suo caro Felice sino a Firenze – *dove fu pianto e riso a un colpo dalla sorella*, – in quel pa[illegible] di ceste (grandi paniere adattate, di qua e di là, al dorso degli animali da soma) che erano un poco allegro e comodo mezzo di trasporto delle persone, in uso a quei tempi.

Ma di tutte le sue gite minori, fatte spesso, com'egli scrisse, *per menare un poco il corpo a zonzo*, non è qui possibile fare discorso. Ricorderemo soltanto i viaggi più importanti, che furono, uno, per diporto, a Venezia nel 1535, e due per cagion di lavoro a Parigi. A Venezia andò con lo scultore Tribolo, che era stato colà invitato dal Sansovino, e col procaccia di Venezia Lamentone. Certo il Tribolo non fu mai così tribolato in vita sua, e Lamentone ebbe a lamentarsi non poco: ché quel demonio, armato fino ai denti, li tenne in continua ansia e trepidazione. Andarono per via di terra sino a Ferrara, poi per vie d'acqua fino alla città della laguna; ma a Ferrara, e poi in barca, e poi ancora nella stessa Venezia, fu un continuo scambio d'insulti e minacce e bravate fra lui e i fuorusciti fiorentini, che in lui detestavano un partigiano dei Medici. E nel ritorno, per vendicarsi d'un oste che aveva ad ogni costo voluto lo pagassero prima d'andar a dormire, con *un coltelletto che radeva* gli tritò quattro letti in modo da arrecargli un danno di almeno cinquanta scudi. Il che rese più rapida la corsa del ritorno per sfuggire alle vendette del danneggiato, e mise addosso al Tribolo un tremito che non gli passò se non quando furono di nuovo a Firenze.

Il primo viaggio in Francia si compie nel 1537. Lunghissimo l'itinerario. Nel Piemonte infierisce la guerra tra Francesi e Spagnoli; conviene perciò passar per la Svizzera superando le Alpi del Bernina e dei Grigioni, toccando Wallenstadt, traghettando il lago che giace tra questa città e Wesen, passando poi per Lachen, Zurigo, Solothurn, Losanna, Ginevra, Lione, donde a Parigi. Ma egli, dinanzi a tanti paesaggi e città nuove, non si sofferma ad esprimere impressioni, e nulla rileva; nota appena che Zurigo (da lui detta *Surich*, perché di tutte le città straniere non dà mai il nome esatto, e spesso lo traduce a modo suo mirabilmente) è una città *pulita quanto un*

... UNA GRANDINATA QUALE MAI NON AVEVA VISTO IL MONDO, E CHE POTEVA ESSERE VISTA SOLO DA LUI ...

gioiello. A lui importa, invece, narrare le sue prodezze, ché il centro del mondo è sempre lui, autolatra perfetto. In Francia questa volta non conclude nulla. Sperava aver commissioni dal Re, ma questi deve pensare alla guerra, per la quale appunto è in viaggio verso *Granopoli* (che è... *Grenoble*). A Lione il Cellini s'ammala, e per quattro mesi non riesce *a mangiar un pane intero la settimana*... Non vede l'ora di tornare in patria; e vi torna *in su bonissimi cavalli, passando per le montagne del Sanpione* con alcuni *Franzesi*, non senza avere con essi diverbi, risse e contese.

Il secondo viaggio lo fa nel 1539, dopo la famosa sua prigionia in Castel Sant'Angelo, richiesto questa volta dallo stesso re di Francia, cui è ceduto dal papa per intercessione del Cardinal di Ferrara. Viaggio lungo e lento, con fermate a Viterbo, a Siena, a Ferrara: passaggio delle Alpi per il Moncenisio, sosta presso la Corte del Re, viaggiante con un traino di 12.000 cavalli, e infine dimora a Parigi, in un castello ricevuto in dono per farsene alloggio ed officina. Ma, com'è noto, anche presso quel gran mecenate che fu Francesco I il nostro fiorentino spirito bizzarro non sa rimanere che pochi anni, quando avrebbe potuto godersi in pace la munificenza e la protezione di chi aveva pure ospitato con tanta larghezza e generosità un Leonardo da Vinci. Ma a lui non va assolutamente la natura *franciosa*, cioè il carattere di quella gente: donde inimicizie, aggressioni, litigi, contese d'ogni genere. Un bel giorno chiede un breve congedo per un viaggio in Italia; ma in Francia non torna più. Degno di nota è quanto gli accade in quel viaggio: presso Lione è colto da una grandinata quale mai non aveva visto il mondo: basti il fatto che ne furono uccisi animali e pastori in gran numero, perché quelli non erano i soliti chicchi di grandine, ma vere palle di ghiaccio, *le quali non si sarebbero cinte con dua mani*...

L'ultima gita del turista Benvenuto Cellini – discendente (lo dice lui) da un Fiorino da Cellino, romano pretto, primo e valoroso capitano di Giulio Cesare – che vogliamo qui menzionare è quella che nel 1552 egli chiede al granduca licenza di poter fare, andando *a Valleombrosa, dipoi a Camaldoli ed all'Ermo insino ai Bagni di santa Maria*, dipoi *tornando da San Francesco della Vernia*, in pio pellegrinaggio. Partì, infatti, da Firenze *sempre cantando salmi ed orazione in onore e gloria di Dio per tutto quel viaggio*. Ve l'immaginate voi Benvenuto, che, novello Jacopone da Todi, va per i dolci o rupestri colli toscani masticando preghiere, gridando le sue peccata, cantando laudi, *Osanna* e *Tedeum*? D'altronde, già altra volta era andato pellegrino alla Madonna di Loreto, e un giorno, in Francia, preso da sùbito fervore, era partito per recarsi in un luogo solitario, come don Chisciotte sui monti della Sierra Morena, risoluto ad andare di là pellegrino fino in Terrasanta. I pellegrinaggi sono anche una forma di turismo. Ma qui c'è soprattutto materia per uno studioso delle malattie mentali.

EUCLIDE CARLO MILANO

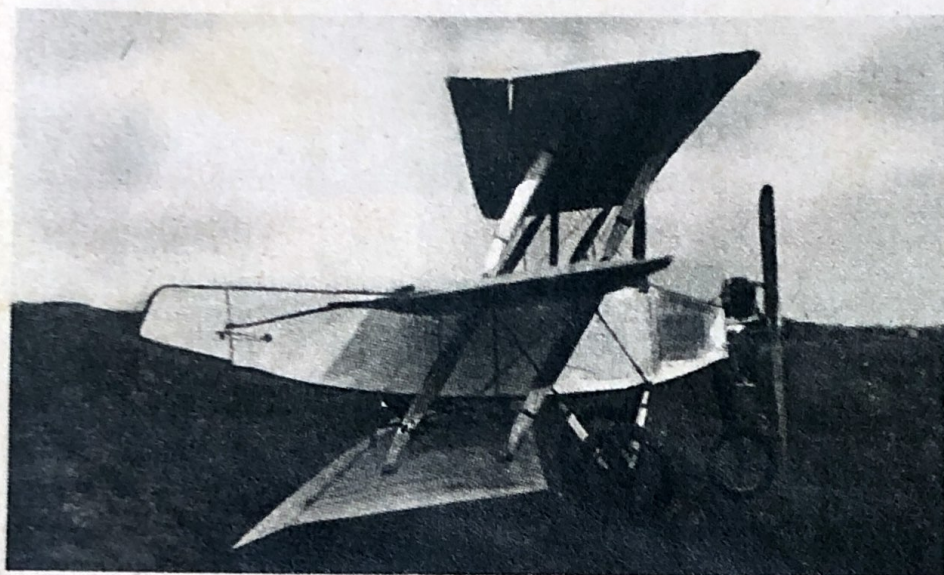
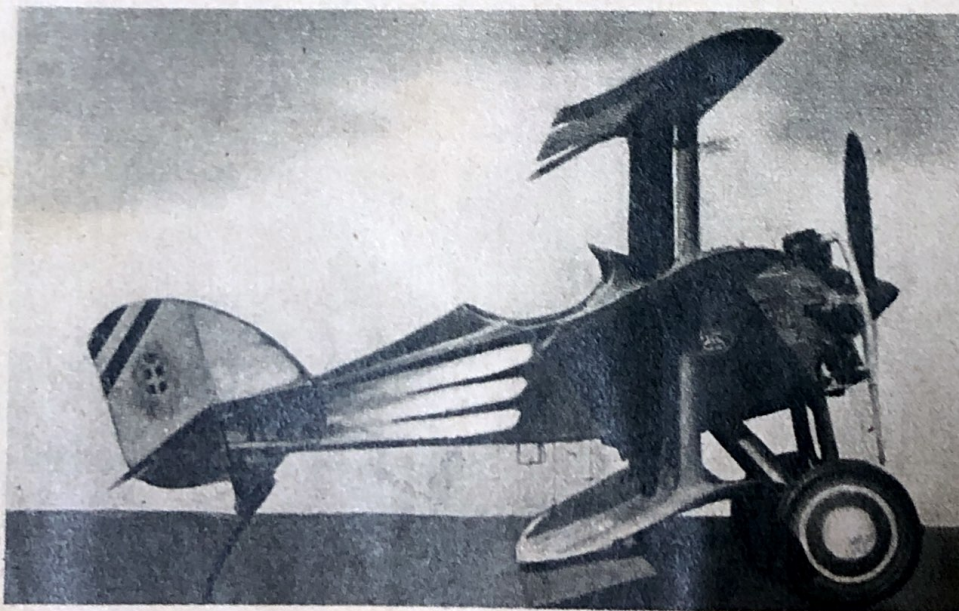
TURISMO NELL'ARIA

Ai malinconici profeti che proclamano ormai vicino il giorno in cui la terra sarà troppo angusta perché vi si muova tutta la gente che si ostinerà ad abitarla, rispondete pure di guardare in alto. C'è tanto spazio sopra di noi per muoverci, che non è davvero il caso di preoccuparsi: uno spazio che sfugge al compasso degli urbanisti e che nessun piano regolatore potrà quindi mortificare; uno spazio senza strade, e pure con infinite strade possibili, senza un granello di polvere, che non costano niente e si mantengono con meno di niente; uno spazio, insomma, infinitamente più vasto più bello più comodo più libero più lucente di quello finora costosamente pavimentato per urtarci a vicenda, per consumare scarpe e pneumatici. L'aria!

Oltre mezzo milione di chilometri di linee aeree – almeno tante se ne contavano in tutto il mondo prima di questa guerra – lungo le quali gli apparecchi percorrevano annualmente qualche cosa come quattrocento milioni di chilometri, erano già una bella conquista; e col mondo senza guerra ne avremmo forse oggi un buon terzo in più, il doppio in un futuro vicinissimo. Bene; ma anche queste cifre grandiose sembreranno piccine quando le linee aeree, le grandi vertebre del sistema aereo delle comunicazioni, saranno integrate dall'uso del mezzo aereo anche sui piccoli percorsi, quando cioè tutti si saranno convinti che l'automobile va benissimo per un viaggio di cento chilometri, ma che per duecento è già meglio staccarsi da terra.

Come? Servendosi di che cosa? Molto semplice: di un aeroplano. Un aeroplano non è, infatti, soltanto un gigante da trasporto, non è soltanto un formidabile strumento per la guerra, ma è anche una piccola macchina docile e semplice, che chiunque può utilizzare per la gioia di volare e per l'utile di far presto. Sono più di vent'anni che tutto questo si sa o si dovrebbe sapere; eppure, per molti ancora, l'idea che si possa acquistare un apparecchio e volarci sopra sembra un sogno. Ma la realtà eroica di ali e di ardimenti che viviamo varrà anche a scuotere da questo sogno molti dubbiosi e a far riguadagnare il tempo perduto. È cosa tanto certa che tutti ci possiamo dare fin d'ora appuntamento sul bel prato di un campo d'aviazione. In attesa, discorriamo un po' di queste piccole macchine che dovranno cambiare molte abitudini nella nostra vita e che, a più d'uno, riusciranno anche una fresca e piacevole conoscenza.

E, per eliminare subito qualunque soggezione, cominciamo col dire che un aeroplano, un vero aeroplano che vola con sopra uno di noi in carne ed ossa, ce lo potremmo persino costruire da noi stessi, come un giocattolo. In Francia, poco meno di dieci anni fa, un apostolo di questa aviazione domestica, il Mignet, si propose di dimostrare che la costruzione di un piccolo apparecchio è un'impresa alla portata di chiunque: studiò e costruì l'apparecchio secondo un disegno affatto originale e semplificato, e lo presentò in volo; non solo, ma pubblicò un manuale, una specie di guida meticolosa, da servire a chiunque

La « Pulce del Cielo » è sottoposta alle ultime verifiche, prima di slanciarsi in volo, sotto la trepidante vigilanza dei suoi costruttori. In alto, la « Pulce » in volo.

Il triplano **Sarri** da 35 cavalli, costruito ad Arcore nel 1920. Si noti l'assenza del timone di profondità e l'anticipazione dei moderni carrelli a triciclo.

Triplano **Ricci** (1920): 40 cavalli; apertura m. 3,5; peso a vuoto 182 kg.; carico utile 110 kg.; velocità 135 km/h (1).

volesse imitarlo. Tanto di legno, tanto di colla tanto di cavo metallico tanto di tela; molti disegni chiarissimi e, si capisce, moltissime raccomandazioni. E il suo piccolo apparecchio, la cosiddetta *Pulce del Cielo*, fece allora più rumore nel mondo degli appassionati col suo piccolo motore da quindici cavalli, che una intera flotta di quadrimotori. E anche in Italia nacque una Pulce, costruita a Milano, figuratevi, in una cantina in Piazza del Duomo. Alcuni appassionati si davano ogni sera convegno in quell'officina sotterranea e misteriosa, dove arrivava, da qualche piano più sopra, intermessa e flebile, la musica di un ritrovo mondano, e nella quale, è bene ricordarlo, l'unica vera macchina, economica e preziosissima, era l'ansia di vedere un giorno volare quella creatura di stecche e di tela. Eccola in volo: Cameri, 1935. Questa fotografia, che per molti non rappresenterà che una

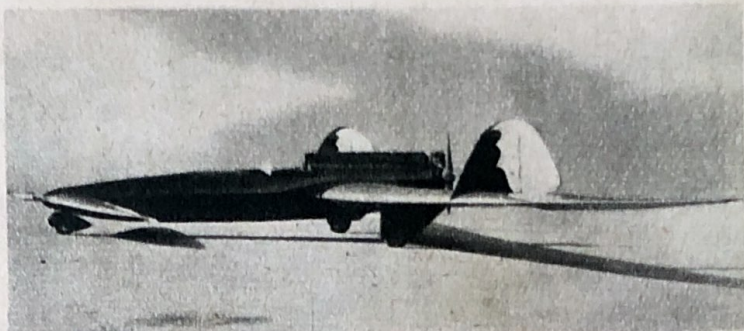
---

(1) Di ciascun apparecchio sono indicate le caratteristiche più interessanti per chi desideri farsi una idea della mole e della velocità, lasciando da parte, per semplicità, tutti gli altri numerosi dati dimensionali e di prestazione. Le cifre sono quelle prodotte dai costruttori al tempo delle rispettive produzioni e vanno giudicate molte volte con qualche benevolenza anche quando sembrano, specialmente nei riguardi delle velocità, ispirate da un brillante ottimismo. Per la velocità è sempre indicata quella massima, quella, cioè, che il velivolo può sviluppare con motore a pieno regime e, quindi, per brevissima durata. Il peso a vuoto è il peso del velivolo senza equipaggio e senza carburante nè lubrificante. Il carico utile è rappresentato dal peso massimo consentito per l'equipaggio (pilota e passeggero), il carburante, il lubrificante, gli accessori e il bagaglio. L'anno di costruzione non è stato sempre e sicuramente accertabile, anche perchè tra la costruzione del prototipo, i primi voli d'officina e la presentazione definitiva sono passati talvolta alcuni anni; e quello indicato è quindi da considerare molto approssimativo.

pessima istantanea, ricorda il momento della gioia indescrivibile di quei costruttori poeti: la nostra macchina è in volo!

Alcuni voli perfetti, poi quella povera Pulce finì schiacciata miseramente sotto le ruote distratte di un aeroplano vero, forse troppo superbo per essersene accorto. Ma intanto lo sviluppo che aveva preso all'estero la costruzione di questi piccoli apparecchi finì per preoccupare gli organi tecnici responsabili, che istituirono un vero processo alla povera Pulce. La sottoposero alle prove più rigorose, la provarono in tutti gli assetti, in quella camera di tortura che è la galleria del vento; il mondo degli appassionati si divise in due campi avversi, come nei processi giudiziarî più memorabili. Prova e discuti, discuti e prova, la Pulce finì per avere la peggio. Dopo aver fatto ridiventare ragazzi molti uomini, dopo aver fatto provare la gioia del volo a molti che senza di lei non l'avrebbero mai raggiunta, fu giudicata pericolosa e inesorabilmente condannata. A Milano era nata in una cantina, ma doveva finire per tutti in un solaio, nel quale chissà mai che un giorno qualcuno non la vada a riscoprire.

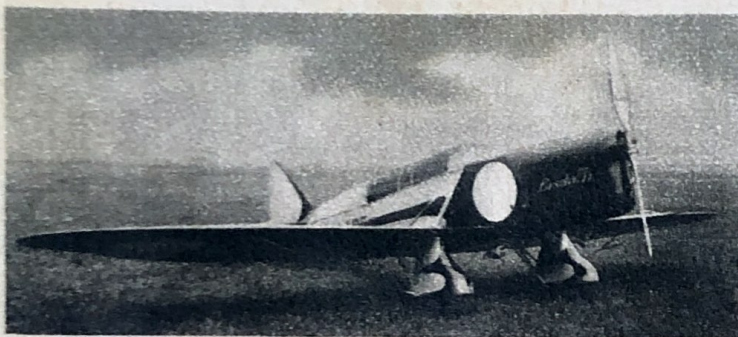
Si può esser certi, però, che la buona semente non andrà perduta, anche se si dovrà forse rinunciare alla costruzione casalinga di aeroplani, un po' per generica deficienza di spazio negli appartamenti molto razionali di oggi e più per ragioni di sicurezza pubblica. Un aeroplano, infatti, non può essere costruito se prima non ne venga informato nei modi prescritti il R.A.I. (Registro Aeronautico Italiano), che ha l'incarico della sorveglianza, della costruzione e della successiva omologazione del prototipo; frase di rito solenne ed ermetica, che altro non significa se non l'accettazione ufficiale del velivolo nella famiglia, con un attestato che si rilascia così ai velivoli come ai motori per comprovarne la serietà concettuale e il superamento di determinate prove di resistenza e di prestazione; dopo di che quel tipo di velivolo o quel tipo di motore dicesi appunto omologato. Naturalmente, tutti gli altri esemplari che possono seguire a quel primo campione andranno collaudati prima di andare fra le mani del privato, nonché classificati e cioè definiti se da turismo, acrobazia, ecc. E poiché l'efficienza di un determinato velivolo può modificarsi durante l'uso, ecco che ogni anno il R.A.I. interviene con una visita di collaudo. Un po' complicato, un po' noioso... Ma pensate all'importanza che può avere per la sicurezza del volo il mantenimento della perfetta efficienza del mezzo, e vi convincerete presto come la vigilanza

Macchi 20 (1924). – Il piccolo biplano vincitore della Coppa d'Italia del 1924: 40 cavalli; peso a vuoto 290 kg.; carico utile 225 kg.; velocità 126 km/h.

Il « senza coda » monoposto SS2 (Stefanutti, 1935), costruito dallo Stabilimento per le Costruzioni Aeronautiche di Guidonia: 12 cavalli; velocità 95 km/h. Si notino la deriva e il timone di direzione sdoppiati e portati sul dorso dell'ala. Il biposto SS3, con 32 cavalli, costruito l'anno successivo, raggiungeva una velocità di 155 km/h., con una autonomia di 1200 km.

Fiat AS 1 (1928). L'apparecchio biposto da turismo e scuola più diffuso nell'ultimo decennio: 85 cavalli; apertura m. 10,4; peso a vuoto 395 kg.; carico utile 280 kg.; velocità 160 km/h.

Romeo Ro 5 (1929). Monoplano biposto: 85 cavalli; apertura m. 10,6; peso a vuoto 440 kg.; carico utile 260 kg.; velocità 175 km/h.

Caproni Ca 100 terrestre e idro (1929). Biplano biposto (il noto « Caproncino »): 130 cavalli; apertura m. 10; peso a vuoto 459 kg.; carico utile 280 kg.; velocità 185 km/h.

Breda 15 S (1930). Monoplano biposto cabina: 130 cavalli; apertura m. 10,8; peso a vuoto 482 kg.; carico utile 280 kg.; velocità 210 km/h. Questo apparecchio è derivato dal precedente, con sostanziali modifiche di forma, struttura e potenza. Molti riconosceranno nella fotografia il compianto Ing. Ambrogio Colombo, la cui opera di progettista e la fama di pilota impareggiabile sono ancora così vive nel mondo dell'aviazione.

Breda 33 (1932). Monoplano biposto da corsa: 120 cavalli; apertura m. 9,4; peso a vuoto 485 kg.; carico utile 330 kg.; velocità 222 km/h. Col motore a cilindri in linea invertiti si compie un passo decisivo nel miglioramento della visibilità frontale, e oggi si può dire che il motore in linea non conosca altra versione.

ufficiale si riduca ad un fastidio ben da poco e come debba, anzi, essere pur sempre integrata, e generosamente, da una diligente cura personale.

Ma la ricerca del piccolo, del pratico, del tascabile, dell'eccezionalmente economico e semplice ha fatto altre volte rincorrere soluzioni fin troppo originali che, scostandosi dal velivolo ortodosso, portavano inevitabilmente con sé tutte le incertezze delle strade nuove e suscitavano altrettanto inevitabilmente le diffidenze tipiche per le novità. Né mancava tuttavia anche un movente diremmo psicologico nella presentazione di ordigni sempre meno somiglianti all'aeroplano come tutti lo conoscono o se lo immaginano. « Hai paura dell'aeroplano? Hai mille ragioni, mio caro; ed è per ciò che ti ho costruito questa macchina, che non deve farti paura perché coi soliti aeroplani non ha assolutamente niente a che fare ». Il seguito della storia ci vuol poco a immaginarlo: un pallone smisurato di fiducia che si sgonfia, molte volte ingiustamente, al primo capitombolo che tutti sentono di dovere attribuire unicamente alla concezione nuova, alla leggerezza di chi l'ha tradotta in realtà. Come se l'aeroplano che vediamo oggi non fosse costato nulla in prove e in sacrifici e rappresentasse veramente la quintessenza della perfezione! Ma quando questo procurava un dispiacere c'era poco da scegliere: o smetterla, o seguitare con esso; e oggi, a furia di cadere e di risorgere, si trova ad avere una anzianità talmente rispettabile di anni di lavoro e di volonterosi fatti a pezzi da potersene ridere della concorrenza.

Abbandonare per questo la ricerca di soluzioni radicalmente nuove? No, certamente. Il lavoro, talvolta oscuro, continua, perché le grandi rivoluzioni tecniche si preparano fatalmente, se hanno da venire, mentre la convenienza e la transitoria opportunità delle soluzioni più comode esistenti non hanno, molte volte, che il potere di differire quelle destinate a sostituirle.

Lasciamo dunque per ora lavorare in pace chi ci preparerà il miracolo per volare come uccelli; non facciamogli inutili e pericolose premure, e guardiamoci piuttosto attorno per vedere quello che l'industria italiana ha saputo e sa costruire allo scopo.

Un fermento quanto mai promettente lo troviamo già una ventina d'anni or sono, in quel dopoguerra che tanti salutari e più vasti mutamenti andava covando per le fortune della nostra Italia. L'aeroplano aveva conquistato la fantasia popolare di guerra e, finita la guerra, non aveva, lui, alcuna intenzione di disarmare. L'opera di pochi ma tenacissimi audaci (e non si trattava solamente dell'audacia di volare arrischiando le ossa, ma anche di quella non meno ammirevole di costruire arrischiando fino all'ultimo quattrino) ha tenuto vivo il fuoco, senza aspettare i consigli matematici della scienza; anzi, fornendo a questa la prima materia per sviluppare quelle teorie e quei metodi sperimentali che fanno oggi della scienza aeronautica una delle discipline più perfette. E, tanto per cominciar bene, si cominciò abbracciando un' idea sbagliata: aumentare il numero dei piani per diminuire l'ingombro. Ed ecco l'effimera fioritura di triplanini, dei quali è certo che si sono salvate almeno alcune fotografie.

Per ventimila lire tonde veniva offerto un piccolo triplano da 35 cavalli, « il più piccolo aero-

piano del mondo ». Quanti ne furono gli acquirenti? Non credo sia facile accertarlo; ma un paio di esemplari furono certamente costruiti per l'omologazione e per la propaganda. Ma già vediamo che nella presentazione commerciale dell'apparecchio si erano infilati concetti infantili, creduti forse indispensabili per far breccia nell'animo del placido borghese, che avrebbe dovuto sentirsi allettato dall'idea di possedere il più piccolo aeroplano del mondo, così piccolo, che coi suoi tre metri e mezzo di apertura d'ali si poteva cacciare in una rimessa qualsiasi e, perché no?, avrebbe potuto atterrare su una strada fra lo stupore invidioso degli amici ancor troppo terrestri. Quando, poi, si trovò la sciagurata espressione « motocicletta dell'aria » ci si immaginò che non vi fosse ormai che da mobilitare tutte le officine del Paese per accontentare una folla strabocchevole di clienti impazienti. Invece il pubblico ha continuato a comperare motociclette, e di quelle dell' aria ha seguitato a non darsene per inteso, mentre si istituivano persino concorsi, con medaglie coppe e diplomi, per la costruzione dell'apparecchio più minuscolo possibile!

Pure, già si delineavano dati positivi di convenienza, poiché ventimila lire rappresentavano allora sensibilmente meno del prezzo della più modesta e malfida delle vetturette; un carico alare inferiore ai 30 chilogrammi per metro quadrato doveva permettere una relativa tranquillità specialmente all'atterramento, mentre una velocità massima dichiarata di 140 chilometri all'ora (riduciamo pure, per prudenza, a poco più di cento) non era affatto trascurabile, e una autonomia di due ore e mezza era davvero rispettabile. Ma la gente continuava a comperare motociclette terrestri.

Quale importanza potesse mai avere la piccolezza dell'aeroplano sulla sua diffusione dovevamo vedere in seguito, pochi anni più tardi, con lo sviluppo veramente imponente del volo a vela, a dispetto delle aperture alari degli alianti paragonabili a quelle dei grandi trimotori da trasporto. Ma allora non valeva discutere: si era ancora sotto l'influsso del « bijou » e del « mignon », e sarebbe stato tempo perso.

L'argomento del volo a vela ci porterebbe lontano; ma in tema di apparecchi non ortodossi, ci sembra il momento di ricordare ancora un parente abbastanza vicino dell'aliante: il motoveleggiatore. È un veleggiatore munito di un piccolo motore; o, se preferite, un motore con un aeroplano molto più grande di lui. Se naturalmente per tale strada non si potrà mai arrivare ad un vero aeroturismo, questo genere di volo con grandi ali, placido e semisilenzioso, potrà avere ancora i suoi amici fra coloro che desiderano possedere un aeroplano per la gioia essenziale di staccarsi da terra e di condividere con un amico, vento permettendo, questa gioia davvero grandissima, con un piccolo volo nelle vicinanze del campo. Del resto, il concetto delle grandi ali con motore minuscolo fu quello già seguito, con risultati interessanti, dallo Stefanutti con i suoi « senza coda »: apparecchi costruiti secondo una formula più volte tentata e consistente nella particolarità – tanto per intenderci – di procedere con la coda in avanti, richiamando, a chi ne osservi il volo da terra, il curioso aspetto delle anitre, con lungo collo e niente coda; da cui appunto la denominazione « canard » generalmente usata per indicare questi tipi di velivoli, che ho tuttavia preferito chiamare qui « senza coda », troppo esitando di fronte al rigoroso corrispondente in lingua nostra.

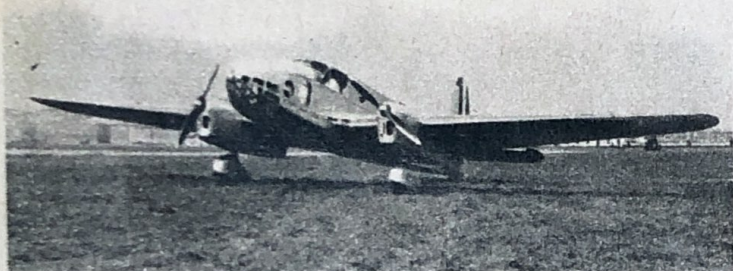
Con 32 cavalli, alla velocità di circa 120 chilometri all'ora, il biposto SS3 poteva trasportare due persone per 1200 chilometri; e questo appunto grazie alle sue grandi ali debolmente caricate e al minimo consumo del motore. E fu un peccato che il progetto di battere con questo apparecchio il primato di distanza per aeroplani leggeri – oltre 3000 chilometri – si sia dovuto rimandare per il sopraggiungere della guerra, perché le sue caratteristiche avrebbero lasciato sperare in una prova convincente.

Ma lasciando i velivoli strani e osservando quelli concepiti secondo i lineamenti più familiari, non possiamo negare l'onore della prima citazione al vecchio AS1, costruito dalla FIAT per l'aeroturismo e la scuola, nel 1928. La cel-

Fiat G 8 (1933). Biplano biposto: 135 cavalli; apertura m. 8,7; peso a vuoto 560 kg.; carico utile 280 kg.; velocità 212 km/h.

Fiat G 5 bis (1935). Monoplano triposto, derivato dal precedente, ma con potenza di 200 cavalli. Con leggero aumento del peso a vuoto la velocità è portata a 265 km/h.

Romeo Ro 26 (1931). Biplano, terrestre e idro, biposto, con caratteristiche acrobatiche: 200 cavalli; apertura m. 8,9; peso a vuoto 700 kg.; carico utile 250 kg.; velocità 212 km/h. Nella versione idro il peso a vuoto aumenta di 100 kg. e la velocità risulta alquanto ridotta.

Magni « Vale » (1934). Monoposto per allenamento: 130 cavalli; velocità 260 km/h. Questo apparecchio è la derivazione del « Vittoria », che già nel 1925 anticipava soluzioni divenute poi normali, come la capottatura del motore stellare, il rivestimento levigato con ampie e accurate superficie di raccordo e la frenatura aerodinamica.

Caproni 309 « Ghibli » (1937). Monoplano bimotore di grande prestazione e di potenza relativamente limitata: 370 cavalli; apertura m. 16,2; peso a vuoto 1810 kg.; carico utile 950 kg.; velocità 230 km/h. Aeroplani di questo tipo e potenza non possono ancora considerarsi destinati a un largo uso privato e rientrano piuttosto nella categoria degli apparecchi ausiliari militari (scuola, collegamento).

lula e il motore – il famoso A50 da 80 cavalli – non hanno bisogno di essere presentati a nessuno che abbia anche appena udito discorrere di aviazione. Dopo alcune interessanti esibizioni sportive – erano i tempi dei cento all'ora o poco più, ma voli come Vercelli-Tokio (Lombardi) e il periplo africano regolarmente compiuto da tre di questi apparecchi (Lombardi, Mazzotti, Rasini) sono pur sempre solide benemerenze – l'AS1 si prese sulle spalle sicuramente più della metà della fatica di far piloti presso le scuole di pilotaggio della R.U.N.A. (1); e ancora oggi gran parte dei piloti civili muovono i primi passi, o i primi giri d'elica, su quel piccolo monoplano ad ala alta e quadrata come una tavola, dall'aspetto così poco filante, ma al quale, chi più chi meno, dobbiamo tutti un poco di riconoscenza e un po' della nostra esperienza. Fu, del resto, il primo apparecchio costruito secondo i criteri della grande serie – grande, intendiamoci, secondo una scala aeronautica – e questo spiega, grazie anche all'accantonamento dei pezzi di ricambio, la sua lunga e onorevole resistenza alle leggi della aerodinamica e dell'estetica, notevolmente progredite nel frattempo. Costava poco più di cinquantamila lire, e il consumo, calcolabile secondo il criterio – spesso valido ancora oggi – dei 250 grammi di carburante per cavallo-ora, non superava di molto, per i sette decimi della potenza massima, i 20 litri all'ora; e considerata una velocità di crociera di 120 chilometri-ora, giungiamo ad un consumo di quasi 17 litri per 100 chilometri. È vero: una piccola vettura moderna, con 4 posti invece di due, ne consuma poco più della metà... Ma sebbene lo sfavore del confronto sia andato poi sempre attenuandosi, grazie specialmente all'aumento delle velocità, e per quanto siano da attendersi ulteriori progressi con la diminuzione delle cilindrate e con l'aumento dei giri di regime, rimane pur sempre da rilevare come il parallelo dei due mezzi di trasporto non possa limitarsi ai consumi chilometrici. Chi si sentirebbe allora di battere la bicicletta?

Ma l'AS1 non fu solo a reggere per tanti anni le sorti dell'aeroturismo italiano, poiché venne validamente coadiuvato nella sua missione da tre compagni altrettanto noti, se non altrettanto numerosi: il Ro 5, delle Officine Romeo, il Ca 100 della Caproni – il notissimo « caproncino » terrestre e idro – e il Ba 15 della Breda nelle due versioni N ed S, come dire *normale* e *spinto*, secondo una terminologia già cara all'automobilismo e che, anche aeronauticamente, ha su per giù l'identico significato. Questi quattro gloriosi campioni hanno tenuto duro per un pezzo, non solo come tipi, ma anche come esemplari. Basti dire che vivono e volano ancora cellule vecchie di oltre dieci anni, con motori ringiovaniti più e più volte, dopo centinaia e centinaia di ore di volo spese in gran parte nel duro mestiere di insegnare.

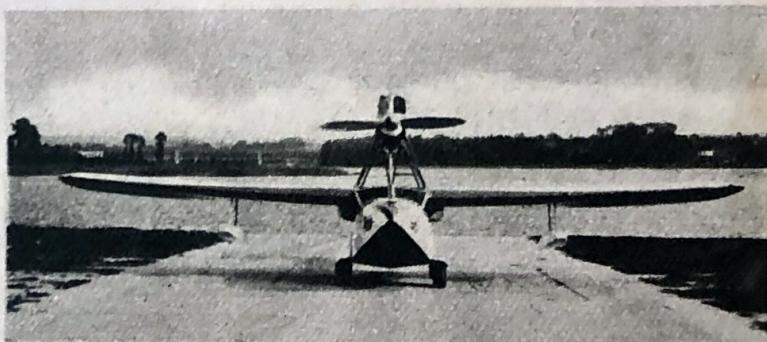
La innegabile riuscita di questi tipi, insieme al troppo lento diffondersi di una coscienza aeronautica vera e propria, che avrebbe naturalmente richiesto, e quindi imposto, la realizzazione

(1) La R.U.N.A. (Reale Unione Nazionale Aeronautica) è l'organismo cui è affidato il governo e l'assistenza della nostra aviazione privata in tutte le sue manifestazioni. La sua azione si esplica con la propaganda, con l'organizzazione e l'esercizio delle scuole civili di pilotaggio (apparecchi a motore e volo a vela) e di aeromodellismo, curando l'allenamento dei piloti militari in congedo e infine mediante il controllo sportivo di tutte le manifestazioni aeree.

di macchine con caratteristiche più brillanti, ne ha favorito l'incontrastato dominio per tanti anni; talché alla fine del 1938, su un totale di 375 apparecchi civili (esclusi, si intende, quelli delle linee aeree) oltre 290, e cioè quasi i quattro quinti, erano rappresentati da quella gloriosa oligarchia con la quale si è giunti da noi fino all'avvento dell'aeroplano moderno, venuto man mano perfezionandosi all'ombra, non solo sulle tracce di alcuni esemplari stranieri piovuti nel placido branco di quei pinguini per iniziativa di qualche appassionato sufficientemente fornito, ma anche e soprattutto secondo le geniali direttive dei nostri costruttori. Durante questi ultimi dieci anni le esigenze sempre più raffinate di una pur ridotta clientela, che era venuta lentamente crescendo di numero e quindi variando nei gusti, ha promosso infatti lo studio di prototipi veramente aggiornati per caratteristiche, comodità ed estetica: fattore quest'ultimo, aeronauticamente parlando, molto meno frivolo di quanto non possa giudicarsi leggermente, poiché se la comodità è elemento indubbio di sicurezza, raramente l'estetica contrasta con le buone leggi della aerodinamica.

I frutti di questo lungo travaglio tecnico li possiamo oggi ammirare nei nostri moderni apparecchi da turismo, e fra i molti tipi che troverete qui illustrati non ne dovrebbe dunque mancare uno degno della vostra scelta, per farci sopra, per ora, tanti bei voli immaginari, in attesa di farne presto moltissimi di veri e felici. Non vi sentite di scegliere da soli? Non sapete da che punto incominciare? Sono qui per aiutarvi, e immaginerò allora che dobbiate cominciare tutto da principio. Se non è vero (e come vorrei non fosse vero per nessuno!), scusatemi; ma un discorso completo servirà anche per tutti quelli che sono meno fortunati di voi. Chiunque, del resto, potrà cominciare dal punto che gli accomoda; e a chi fosse arrivato più avanti di me chiederò perdono della premessa.

Anzitutto, il brevetto. Non spaventatevi; è una cosa infinitamente più semplice di quanto non si creda da molti ancora. Alcuni pensano poi alla visita medica, cioè, più esattamente, alla visita psicofisiologica, come ad una pratica inquisitoria che ricorra ai più raffinati strumenti di tortura, quali sedie giranti vorticosamente, spari, spaventi, camere pneumatiche da cavare il fiato, sollecitazioni inaudite dei nostri più cari apparati fisiologici: sono quindi certi di non comportarsi lodevolmente e certi, quindi, di essere cacciati con infamia dal tempio della perfezione fisica. Buona parte delle origini di una raffigurazione così straordinaria è da ricercare, io penso, negli articoli a sensazione che appaiono ogni tanto, con lusso di illustrazioni di sghimbescio, specialmente su alcuni settimanali illustrati, accanto alle fotografie di patate fenomenali e ai consigli per le massaie.

No; la visita psicofisiologica è una cosa seria, e guai se non lo fosse; ma altro non è se non una visita accurata di tutto il nostro fisico, con particolare riguardo ai riflessi, agli occhi, agli orecchi, alla bocca e al naso. Insomma, un giovane abile per il servizio militare e che possieda una vista perfetta può considerarsi, con buona probabilità, fisicamente idoneo anche al conseguimento del brevetto civile di pilotaggio. E poiché penso che deciderete di prendere il brevetto di pilota avendo buoni occhi e tutto il resto in buone condizioni (per il brevetto civile è persino ammessa una sensibile miopia, purché correggibile con lenti), supererete dunque certamente la vostra visita in uno degli appositi Istituti (a Roma, Torino, Firenze o Ferrara), tornandovene a

Savoia Marchetti S80. Monoplano anfibio, mono e bimotore: 150 e 170 cavalli; apertura m. 11; velocità 197 e 205 km/h.

J 6 (1937). Biplano biposto: 140 cavalli; apertura m. 10,2; peso a vuoto 910 kg.; carico utile 250 kg. Questo apparecchio possiede la particolarità di avere l'ala superiore oscillante; dispositivo realizzato allo scopo di ottenere una grande autostabilità e di rendere impossibile la scivolata d'ala.

casa con la sensazione di essere più leggero. Tutto qui? Tutto qui; e, in gran segreto, proverete una sottile e gradevolissima sensazione di compiacenza per il verdetto. Quella sensazione (e se vi capita di provarla dopo i quarant'anni vi farà ringiovanire almeno di dieci) è il segno infallibile che diventerete un eccellente pilota. Vi presenterete subito alla sede più vicina della R.U.N.A. (1), e in due mesi circa di un lavoro che non vi chiederà altro sacrificio se non di alzarvi il mattino ad ore insolite, supererete il primo brevetto. Svolgerete quindi una piccola attività come turista *solo a bordo* e sosterrete poi gli esami per il secondo brevetto, o brevetto di secondo grado.

Eccovi già un pilota, autorizzato ad andare dove vi pare, portandovi chi vi pare come passeggero. Il brevetto di terzo grado vale per coloro che devono svolgere un lavoro aereo come collaudatori, istruttori o piloti di linee aeree; penso dunque che, per ora, non vi interessi. Quanto al brevetto militare, aspetterete che arrivi il vostro turno e, se giungerà, non avrete certamente più bisogno dei miei consigli per sapere come comportarvi. Vi auguro solamente di ottenerlo un giorno, perché, anzitutto, nulla v'è di più bello che servire la Patria col meglio di quanto sappiamo fare; poi, nessuno può aspirare a diventare un pilota completo senza l'esperienza di volo e di macchine che solo in grigio-azzurro si può raggiungere.

Cant Z 1010 (1937). Monoplano quadriposto cabina: 120 cavalli; apertura m. 12,6; peso a vuoto 650 kg.; carico utile 450 kg.; velocità 205 km/h. È forse l'unico esempio di quadriposto con motore di così limitata potenza.

Cant Z 1012 (1938). Monoplano trimotore quadriposto, con carrello retrattile: 360 cavalli; apertura m. 15; peso a vuoto 1950 kg.; carico utile 800 kg.; velocità 302 km/h. Con motori di maggior potenza (555 cavalli) il peso a vuoto risulta di 2300 kg. e la velocità aumenta a 350 km/h.

(1) Attualmente, per ragioni comprensibili, sono sospese le iscrizioni alle scuole civili di pilotaggio. In tempi normali il costo del brevetto di 1° grado era di circa 5000 lire, notevolmente ridotto per alcune categorie di allievi in virtù di sovvenzioni governative.

Consacrato pilota, il meno che possiate desiderare è di volare. Ed ecco presentarsi il dilemma: o noleggiare sempre gli apparecchi delle scuole, che avranno ben presto assunto per voi l'espressione di vecchi cavalli da maneggio, o acquistarne uno tutto per voi. Quale? A che prezzo?

Lasciatemi indovinare quello che sarà il vostro sogno: voi vorrete un apparecchio comodo, sicuro, semplice, facile; un ordigno, insomma, sul quale trasportare tali e quali le vostre abitudini di viandante stradale. Tutti cominciano così e non importa se poi tutti finiscano per desiderare l'apparecchio più veloce, più sensibile, più acrobatico. È questa, del resto, una evoluzione ragionevole, poiché soltanto col perfezionarsi della vostra sensibilità di pilota potrete gustare la compiacenza della velocità e dei virtuosismi più scapigliati. V'è, poi, una terza fase, una fase di ritorno alle prime care abitudini che, con gli anni, arriva insieme ad altre modificazioni irreparabili di un'altra macchina che nessuno può com-

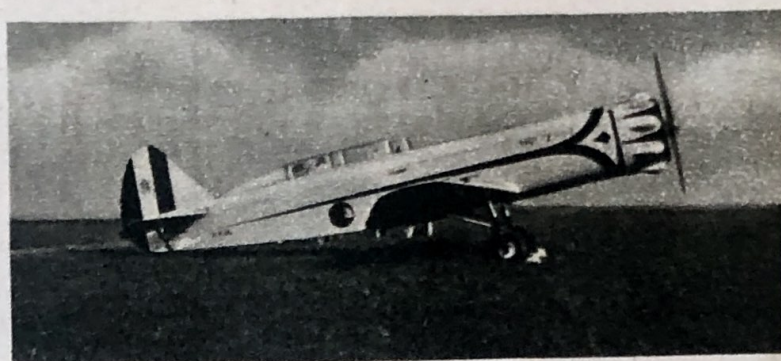
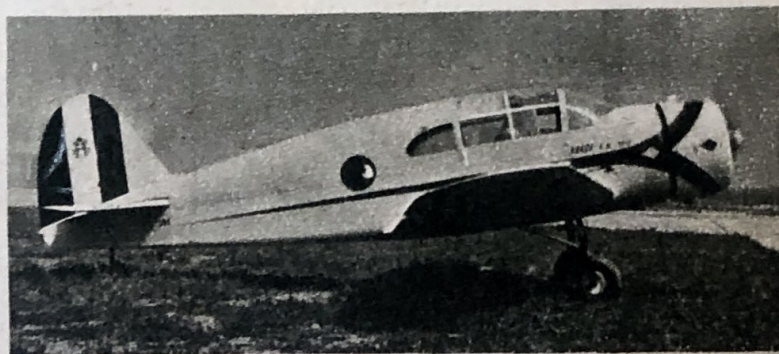
Breda 79 S (1937). Monoplano cabina quadriposto, con posti affiancati, per gran turismo: 220 cavalli; peso a vuoto 885 kg.; carico utile 515 kg.; velocità 260 km/h.

SAI 3 (1937) Monoplano biposto: 85 cavalli; apertura m. 10 5; peso a vuoto 500 kg.; carico utile 265 kg.; velocità 225 km/h.

prare, ma che ognuno possiede. Voi mi capite, e, se non mi capite, beati voi, che per ora potete fare a meno di pensarci. Ma, se vi preme fin d'ora di saperlo, fate pur conto che per l'aeroplano si può dire che non esistano altri limiti di età se non quelli che già si accettano senza speciali rimpianti per la bicicletta o per l'automobile.

Dunque, una macchina comoda e sicura. Possiamo dire che l'industria di tutto il mondo si sia ormai orientata su variazioni di un tema preferito: monomotore di poco più di cento cavalli, cabina con due posti affiancati a doppio comando ed eventuale terzo posto dietro ai piloti, ala bassa (specialmente in Europa), carrello possibilmente retrattile, ma purtroppo generalmente fisso. Da questo tipo base, aumentando la potenza sui duecento cavalli o poco meno, si è giunti al quadriposto; diminuendola sui sessanta, si è arrivati ad un biposto, che vorrebbe essere l'ideale per il piccolo allenamento nelle vicinanze del campo e per il modesto turismo del bel tempo, con poche montagne di mezzo; ragione questa che ne spiega la straordinaria diffusione in paesi come gli Stati Uniti, in versione, però, ad ala alta. Per l'attività sportiva e per i piloti di maggiori esigenze sembra preferito il biposto con posti ancora in tandem, sempre con ala bassa e motore sui 200 cavalli.

Queste quattro categorie, intendiamoci, non hanno altro scopo che quello di inquadrare largamente le idee sulla produzione esistente e non vogliono essere in alcun modo una suddivisione riconosciuta degli apparecchi da turismo, i quali si dividono sportivamente in categorie di tutt'altro genere, che neppure sto ad elencare per non trascrivere dati forse oggi già superati.

Nardi F. N. 305 (1936). Monoplano biposto sportivo, a carrello retrattile: 185 cavalli; apertura m. 8,5; peso a vuoto 620 kg.; carico utile 280 kg.; velocità 325 km/h. Con questo apparecchio l'aeroturismo italiano ha conquistato, nel 1936, il primato internazionale di velocità sui 1000 chilometri per pluriposti di prima categoria a 311 km/h. e ha vinto nel 1937 la gara di velocità del Circuito delle Oasi Egiziane, alla media di 335 km/h.

Nardi F. N. 305 D (1939), derivato dal precedente, per grande autonomia. Con questo apparecchio, il « bidone volante », fu compiuto il primo volo senza scalo (Zappetta-Bonzi) da Roma ad Addis Abeba nel marzo del 1939.

Nardi F. N. 310 (1938). Monoplano cabina quadriposto, con posti affiancati, da grande crociera: 200 cavalli; apertura m. 10; peso a vuoto 650 kg.; carico utile 500 kg.; velocità 300 km/h.

Anche per l'aeroturismo, e cioè per gli apparecchi di piccola potenza, è stata molte volte affrontata la soluzione dei due motori, sia nell'intento di migliorare la visibilità frontale come, e più, di diminuire la probabilità di atterraggi forzati per avarie del motore. Ma non può dirsi che la formula abbia trovato favore, sebbene i non pochi apparecchi bimotori finora realizzati (per esempio, il Piaggio 12 e il Caproni Ghibli in Italia, il piccolo Gotha in Germania, il Monospar e il Dragon in Inghilterra) si siano comportati egregiamente (1). Le ragioni dello scarso successo di una soluzione, che dovrebbe pur presentarsi – fra altro – con una delle più preziose prerogative, com'è quella di ridurre la probabilità di atterraggi di fortuna per guasti di motore, sono più d'una. Anzitutto il maggior costo dei due motori, poi il fatto che, a parità di potenza complessiva, il rendimento di due motori è inferiore a quello di un solo motore; circostanza tanto più sentita per i piccoli apparecchi

(1) Il Caproni 309 (Ghibli), con due motori da 180 cavalli ciascuno, ha al suo attivo uno stato di servizio particolarmente brillante. Utilizzato su vasta scala per i servizi ausiliari e di collegamento nelle nostre colonie, ha dimostrato di possedere tutte le qualità per sopportare un lungo servizio nei climi e nelle condizioni notoriamente più insidiose per l'efficienza e la durata degli apparecchi. Utilizzato ancora in competizioni sportive internazionali, permise di tener alto l'onore dei nostri colori nei confronti di paesi che pur vantavano una più lunga esperienza nel campo degli apparecchi da turismo, come, ad esempio, nel Raduno Sahariano del 1939, che vide vittorioso al traguardo il Capitano Edmondo Crocco a bordo di un Ghibli, contro una numerosa e preparatissima rappresentanza straniera.

« Motovelivolo » **Redaelli** (1939). Monoplano monoposto: 32 cavalli; apertura m. 9,4; peso a vuoto 195 kg.; carico utile 125 kg.; velocità 150 km/h. I minuscoli monoposti di questo tipo potrebbero soddisfare il desiderio di volare con minime spese di esercizio. E non manca chi ne prevede un discreto avvenire, sostenendo che i piloti, quando vogliono veramente godere il volo, volano da soli... Appoggiato al piccolo motore, il progettista e collaudatore Redaelli, primo istruttore di pilotaggio del Duce.

B. N. 1 (1941). Monoplano bimotore sperimentale quadriposto, da corsa, progettato dall'Ing. P. Nardi e realizzato nelle Officine Bestetti di Arcore: 380 cavalli; apertura m. 11,45; peso a vuoto 1419 kg.; carico utile 644 kg.; carico alare 119 kg.mq.; velocità 360 km/h. Formula affatto nuova, realizzata per migliorare la finezza, eliminando la superficie resistente della fusoliera, e per utilizzare la portanza della parte centrale dell'ala.

nei quali ben raramente si ha a che fare con esuberanza di potenza e si lavora piuttosto di lima per raggiungere un bilancio più economico possibile fra potenza necessaria e potenza disponibile, con la conseguenza di non poter sempre garantire la prosecuzione del volo con uno dei due motori fermo; per cui viene a cadere, come si comprende facilmente, la condizione essenziale per la convenienza dei due motori; anzi, finisce per invertirsi il significato del confronto, poiché, se con un solo motore vi è una determinata probabilità di guasto, la stessa probabilità raddoppia nel caso di due motori. Si aggiunga poi che, nel caso sia possibile il volo con un motore fermo, quello rimasto deve sobbarcarsi, nell'eventualità, anche tutta la fatica di quello morto, e cioè funzionare a regime massimo; e deve perciò essere costruito con criteri che vanno a scapito così della leggerezza come del prezzo. Tutto ciò spiega, invece, la riuscita di qualche bimotore turistico di notevole potenza (dai quattrocento ai cinquecento cavalli installati, come il nostro Ghibli già ricordato e il germanico Siebel), il quale però si stacca troppo nettamente dal turismo privato per potenza e per prezzo, e si inserisce piuttosto fra gli apparecchi ausiliari con caratteristiche militari (scuola, collegamento). Infine, e in linea generale, si deve osservare che, per il semplice privato, il fastidio di due motori è pur sempre il doppio del fastidio di uno solo; mentre per agevolare la diffusione del turismo aereo non ci si può troppo ostinare su formule attraenti, ma ancora poco appetibili, le quali avranno tuttavia ampie possibilità di perfezionarsi in un settore contiguo, ma di tutt'altra natura, com'è quello dell'addestramento militare per il pilotaggio dei plurimotori, dove gli elementi di economia, di sicurezza e di praticità devono lasciare il passo a fattori dominanti ben più essenziali. Considerazioni analoghe possono suggerire i piccoli trimotori, di cui abbiamo avuto tuttavia in Italia uno dei pochi ma bellissimi saggi col CANT 1012 (tre motori da 120, oppure da 185 cavalli ciascuno).

Discorrere dei prezzi è meno facile, oggi specialmente che l'industria ha ben altri compiti da assolvere. Ma qualche cifra si potrà indicare, riferita, ben si intende, alle ultime condizioni normali del mercato e con tutte le riserve del caso:

Piccolo turismo, 2 posti, 60 cavalli	L. 60.000
Medio turismo, 2-3 posti, 120 cavalli	» 110.000
Grande turismo, 4 posti, 180 cavalli	» 180.000
Sport	» 200.000

In questi ultimi anni l'acquirente poteva però fare assegnamento su un concorso governativo variabile fino a un massimo del 40% per gli apparecchi di prezzo meno elevato, per cui alcune di queste cifre sono da considerare di molto ridotte. Ma anche con tale generoso intervento dello Stato (1) si trattava ancora di somme, riconosciamolo francamente, troppo notevoli per la borsa di un comune privato. Ricordiamo però quanto costava una automobile solo una trentina di anni fa, e consoliamoci guardando quanto costa oggi. Riflettiamo ancora sulle infinite possibilità di riduzioni di costi offerte dalla costruzione in serie delle cellule, una volta che ne fossero relativamente unificati pochi tipi; consideriamo ancora il costo elevatissimo dei motori (oggi un motore da 180 cavalli costa ancora non

(1) Il Governo Fascista, anche nell'interesse nazionale dell'allenamento dei piloti militari, ha sempre avuto di mira lo sviluppo del turismo aereo e ha voluto incoraggiarlo sempre nelle forme più positive. Oltre ai premi di acquisto qui ricordati, lo Stato forniva in franchigia doganale il carburante necessario per un determinato numero di ore di volo e, per mezzo degli organismi della R.U.N.A., offriva gratuitamente il ricovero degli apparecchi e l'assistenza a terra. Insieme a tutte queste facilitazioni va ancora ricordata la cessione diretta ai privati, a prezzi accessibilissimi, di apparecchi prototipi o di cessato uso nelle scuole, ma ancora servibili per una discreta attività turistica.

SAI « Grifone » (1939). Monoplano biposto leggero per scuola e turismo, con posti affiancati: 85 cavalli; apertura m. 10,30; peso a vuoto 400 kg.; carico utile 225 kg.; velocità 182 km/h.

Per il duro cammino dei primi passi non sono richieste costruzioni di caratteristiche eccezionali, ma cellule capaci di subire pazientemente le evoluzioni più originali dei novizi e motori indifferenti ai maltrattamenti più inverosimili. Alle cellule di forma già collaudatissima e ai motori di provata fedeltà si ricorre quindi spesso ancor oggi per realizzare apparecchi robusti ed economici da servire soprattutto per le scuole; e con potenze anche inferiori ai cento cavalli è tuttavia possibile, grazie alle moderne caratteristiche di finezza, allestire uno stesso apparecchio sia in edizione terrestre che idrovolante.

SAI « Gabbiano » (1939). Monoplano idrovolante a 2 posti affiancati, derivato dal precedente: 85 cavalli; apertura m. 10,30; peso a vuoto 475 kg.; carico utile 225 kg.; velocità 165 km/h.

Finita la scuola e superato il primo periodo di affinamento, il pilota diviene ben presto esigente anche in fatto di estetica e di comodità, e comincia a discorrere seriamente di turismo aereo, di viaggi, di trasvolate o addirittura di primati da conquistare...

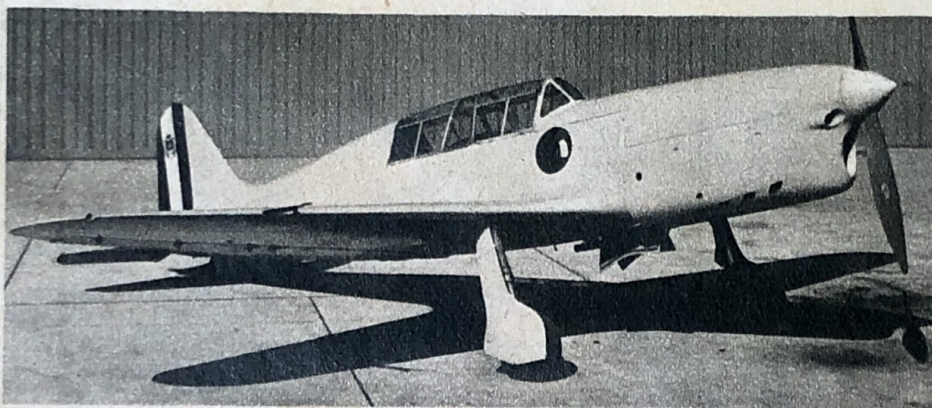
Il piccolo turismo ha trovato la sua formula nei biposti da 60 cavalli. Il consumo limitato – 15 litri per 100 chilometri, – il basso prezzo di acquisto, l'estrema facilità di pilotaggio e la comodità della cabina a posti affiancati fanno di questi apparecchi la soluzione ormai preferita per la passeggiata aerea.

P. M. 1 (1939). Monoplano cabina biposto a posti affiancati: 60 cavalli; apertura m. 10,6; peso a vuoto 360 kg.; carico utile 220 kg.; velocità 180 km/h.

F. L. 3 (1939). Monoplano cabina biposto a posti affiancati: 60 cavalli; apertura m. 9,8; peso a vuoto 300 kg.; carico utile 215 kg.; velocità 177 km/h.

Chi non si accontenta di passeggiate aeree, ma vuol gustare le emozioni e le soddisfazioni della vera e propria navigazione, si procura di solito qualche cavallo di più. Medio e grande turismo ricorrono perciò a potenze dai 100 ai 200 cavalli per il trasporto, rispettivamente, di 2 e 4 persone in comode cabine, nelle quali si trovano soddisfatte tutte le esigenze di comodità già ispirate dall'automobilismo. Velocità, autonomia e doti di salita permettono di affrontare il turismo di vasto raggio, senza troppo badare alle molte montagne o ai pochi campi di possibile atterramento.

Saiman 202/1 (1937). Monoplano cabina biposto a posti affiancati: 120 cavalli; apertura m. 10,6; peso a vuoto 620 kg.; carico utile 320 kg.; velocità 220 km/h.

SAI 2 S (1938). Monoplano cabina quadriposto per gran turismo: 185 cavalli; apertura m. 10,6; peso a vuoto 990 kg.; carico utile 430 kg.; velocità 260 km/h.

SAI 7 Beta (1941). Monoplano biposto sportivo: 280 cavalli; apertura m. 9; peso a vuoto 900 kg.; carico utile 300 kg.; velocità 390 km/h.

L'apparecchio sportivo vuole offrire la velocità in cambio di qualche sacrificio di comodità e di semplicità di pilotaggio e di manovra. Posti non più affiancati, ma in «tandem», visibilità meno panoramica, carico alare molto elevato. Il puro sangue, sogno di tutti i giovani...

meno di quarantamila lire!), che potrà ridursi solamente quando ne sarà possibile la costruzione in serie non di diecine, ma di migliaia, e arriveremo facilmente alla persuasione che, fra non molto, l'acquisto di un aeroplano non dovrà impressionare più dell'acquisto di una piccola automobile, anche senza fare necessariamente assegnamento sul concorso dello Stato, almeno nella generosa misura attuale.

L'industria aspetta le grandi serie, l'acquirente aspetta i prezzi accessibili. Ma se ciascuno aspetta e nessuno si muove la questione rischia di rimanere sempre al punto di partenza, mentre in altri Paesi già si vendono al privato apparecchi da 60 cavalli per 25 mila lire e già la concorrenza cerca di conquistare il cliente ponendo in evidenza il bel colore delle vernici e la comodità delle carrozzerie. Questo per dire che la soluzione esiste e che il prevedere un immenso sviluppo dell'aeroturismo, dell'aviazione privata, non è un sogno. Ma occorre trovar presto l'equazione fra le esigenze della produzione e le possibilità medie di un mondo sempre più largo di acquirenti; il più presto possibile, perché l'eccellenza della nostra industria, provata luminosamente in guerra, possa misurarsi in tempo e con vantaggio con quella di ogni altro paese, fin dal primo giorno della ripresa delle attività di pace e di lavoro.

CESARE BIFFI

L'assistenza ai nostri soldati

L'assistenza morale e materiale del soldato in vista della sua serenità e del suo benessere è sempre stata la maggior cura dell'ufficiale italiano.

La sua affabilità coi soldati è proverbiale. Pur osservando le norme indispensabili per la disciplina, egli sa trattare con la familiarità che piace al nostro popolo e che, del resto, si è mostrata tante volte assai efficace per destare lo spirito combattivo dei nostri Reparti, in tutte le guerre e in ogni tempo. Lo sanno i nostri gloriosi Reggimenti di Alpini, di Bersaglieri, la Marina, l'Aviazione...

Il Comandante di un Reparto è un po' il papà di ogni suo uomo, ed in nessun esercito, come in quello italiano, il soldato è considerato individuo pensante e non gregge o massa amorfa di rottura.

Il Capitano conosce tutti i suoi uomini per nome e all'aspetto, ed è a giorno dei loro casi individuali.

Il soldato ha fiducia, molta fiducia nel suo superiore, ma non soltanto per il suo grado di Comandante e le sue virtù di condottiero. Egli vorrebbe confidargli tutto; desidera i suoi consigli in merito a questioni familiari, chiede il suo parere in casi particolarissimi. Più di una lettera diretta alla famiglia e relativa ad una compra-vendita o ad una decisione importante conclude: «Anche il mio Capitano dice che va bene così».

In tempo di guerra i Comandanti di Reparto debbono quasi trasformarsi in uomini di legge.

IN OGNI REGGIMENTO C'È L'UFFICIO CONSULENZA, DOVE IL SOLDATO PUÒ RECARSI LIBERAMENTE PER UNA INFORMAZIONE, PER UN CONSIGLIO, PER OTTENERE ASSISTENZA E VALERSI DI UN PROPRIO DIRITTO.

L'UFFICIO CONSULENZA, COMPOSTO DI UN UFFICIALE SCELTO PER LE SUE CAPACITÀ GIURIDICHE, DEL CAPPELLANO MILITARE E DI UN UFFICIALE DI AMMINISTRAZIONE, È INTENTO AL LAVORO.

Ogni giorno si annunziano nuove disposizioni per il trattamento dei militari: facilitazioni, sussidi, premi. C'è la licenza agricola per la mietitura, per la raccolta delle olive, per la lavorazione del tabacco... E spesso si tratta di casi complicati, che non rientrano nei limiti delle disposizioni vigenti, e sono di dubbia interpretazione...

Ed ecco, fra i tanti organi indispensabili, uno nuovo, veramente utile e provvidenziale. Tutti i Reggimenti, o Reparti autonomi, hanno adesso il loro Ufficio Consulenza per i Militari.

Questo ufficio è diretto dall' Ufficiale addetto all'assistenza, scelto per le sue capacità giuridiche e coadiuvato da un Ufficiale di amministrazione e dal Cappellano militare.

L' Ufficio Consulenza è a disposizione di tutti i militari, che vi si possono recare liberamente per esporre i loro casi personali, per risolvere questioni di carattere privato, per chiedere un chiarimento a proposito di una disposizione di legge.

Il soldato non può tenersi al corrente di tutte le norme che si emanano in suo favore e che talora lo mettono in condizioni di poter usufruire di facilitazioni per risolvere suoi affari privati, suoi negozi giuridici, o problemi di assistenza fami-

CON L'AIUTO DEGLI SCRITTURALI DELL'UFFICIO CONSULENZA SI RIEMPIE UN APPOSITO MODULO, CHE VIENE PASSATO AGLI UFFICIALI ADDETTI ALLE VARIE MANSIONI, SECONDO LE LORO PARTICOLARI ATTITUDINI.

liare. Ecco perché l'Ufficio Consulenza lavora per lui.

Il soldato ha molti doveri, ma anche molti diritti. Prima d'oggi, spesso egli ignorava le leggi sancite in suo favore, e perciò non poteva trarne giovamento. Ora egli è assistito, ha un legale che affettuosamente lo aiuta in tutto ciò che gli è utile o necessario.

Quando il soldato ha un quesito da risolvere, va all'Ufficio Consulenza, e con l'auilio di scritturali riempie un apposito modulo, il quale viene passato agli Ufficiali addetti al servizio, secondo la loro particolare competenza, e, dopo ventiquattro ore al massimo, ritorna a

NON SEMPRE I PROBLEMI PROPOSTI SONO SEMPLICI: VI SONO SPESSO INCERTEZZE DA ELIMINARE, SOLUZIONI DA SCEGLIERE, CASI DA PONDERARE... BISOGNA RIFLETTERE E AGIRE A RAGION VEDUTA.

QUESTO SOLDATO DESIDERA OTTENERE IL PREMIO DI NUZIALITÀ. L'UFFICIO CONSULENZA FARÀ PER LUI TUTTE LE PRATICHE NECESSARIE A SODDISFARE IL SUO GIUSTO DESIDERIO.

prender la risposta, e riceve dal suo superiore tutti i consigli del caso.

Presso i Reparti operanti l'Ufficiale addetto al Servizio «A» si reca in linea non solo per rendersi conto del morale delle truppe, ma anche per sbrigare il servizio di consulenza. L'Ufficio Assistenza R. E., istituito dallo Stato Maggiore, che ha voluto la creazione degli Uffici di Consulenza, pubblica periodicamente, per questo servizio, fascicoli di notiziari, che sono davvero utilissimi ad un proficuo lavoro d'informazione, di assistenza morale e di consulenza.

Che cosa desidera sapere il soldato? Un po'

L'UFFICIO CONSULENZA DISPONE DI UNA TENDA MOBILE PRESSO I REPARTI OPERANTI, DOVE I SOLDATI SI PRESENTANO PER INFORMAZIONI E CONSIGLI, O PER ESPRIMERE VOTI CIRCA I LORO BISOGNI E INTERESSI PERSONALI E FAMILIARI.

di tutto. Notizie e chiarimenti sui diritti ai sussidi familiari; come si fa ad ottenere un premio di nuzialità o di natalitá; come si può corrispondere con un cugino prigioniero in India; se è possibile cancellare dalla fedina penale una condanna riportata sei anni fa; entro che limiti di prezzo si può vendere un cavallo facendo un buon affare; quale indennità il soldato può chiedere alla ditta dove era impiegato prima del richiamo; oppure, se il Colonnello si «offende» per un omaggio di limoni (questa scheda deve essere di un Siciliano. «Non si offende, ma non li accetta e li respinge!» è la risposta); se è possibile ottenere il patrocinio gratuito per una causa; perché una volta ha percepito una certa somma per la licenza, e questa volta no; a chi spetta la licenza illimitata, se tre fratelli sono alle armi e il più anziano è prigioniero?... Mille, mille domande, dalle più strane alle più naturali.

Nel notiziario mensile diffuso dall'Ufficio Assistenza R. E. un'appendice reca un notiziario per i militari rurali, redatto a cura del Comitato Nazionale della Stampa e Propaganda Rurale, presso il Ministero di Agricoltura e Foreste. Ecco perché l'Ufficiale addetto al Servizio «A» ha potuto anche rispondere alla domanda: entro che limiti di prezzo è un buon affare vendere un cavallo!

L' Ufficio Consulenza non si limita soltanto a dare una risposta, ma presta anche tutta l'assistenza possibile ad ogni soldato: gli compila la domanda, la citazione in carta da bollo; scrive al Prefetto per il sussidio; si informa presso la ditta perché non furono pagate le 14 giornate lavorative; domanda alla Croce Rossa informazioni su un disperso... In una parola, è il procuratore e l'assistente legale di ogni soldato.

Ogni dubbio viene risolto con sollecitudine e perizia; ogni desiderio è esaudito, nei limiti del possibile. E così, tutto ciò che può essere fatto a favore e a vantaggio del soldato viene fatto dall'Ufficio Consulenza.

L'istituzione, veramente utile, ha incontrato un grande favore nei nostri soldati. Molti di essi, per l'inatteso richiamo, per le condizioni non liete in cui avevano dovuto lasciare la propria famiglia, per l'improvviso abbandono dei loro affari, si trovavano nella necessità di dover corrispondere a molte esigenze, senza averne la possibilità.

L'Ufficio Consulenza provvede per loro: li consiglia, li dirige, e dove può intervenire, pensa a far ottenere al soldato, da enti ed autorità, le dovute facilitazioni, col pieno riconoscimento de' suoi diritti.

Così anche in questo settore della vita militare l'amore verso il popolo si traduce in opere concrete. Non dobbiamo, infatti, solamente adulare il popolo, ma assisterlo, istruirlo, migliorarlo e, soprattutto, aprirgli le braccia ed aiutarlo nella soddisfazione de' suoi desideri e nella difesa delle sue ragioni.

MARIO SALMI

Proprietà letteraria ed artistica – Riproduzione riservata – Non si restituiscono né i manoscritti né le fotografie

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana

Direttore: Sen. CARLO BONARDI — *Direzione e Amministrazione:* CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10 — *Redattore Capo Responsabile:* Dott. ATTILIO GERELLI

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

INDUSTRIE GRAFICHE PIETRO VERA - MILANO